UNIVERSITÉ DE TOULOUSE — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE

SUR

L'INSCRIPTION MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE

Par M. Charles PAULY

AVOCAT

TOULOUSE
IMPRIMERIE LAGARDE ET SEBILLE
RUE ROMIGUIÈRES, 2

1904

ÉTUDE

SUR

L'INSCRIPTION MARITIME

UNIVERSITÉ DE TOULOUSE — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE

SUR

L'INSCRIPTION MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE

Par M. Charles PAULY

AVOCAT

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

TOULOUSE
IMPRIMERIE LAGARDE ET SEBILLE
RUE ROMIGUIÈRES, 2

1904

FACULTÉ DE DROIT DE TOULOUSE

MM. DELOUME, ✲, Doyen, professeur de Droit romain.
PAGET, ✲, Doyen honoraire, professeur de Droit romain.
CAMPISTRON, professeur de Droit civil.
WALLON, professeur de Droit civil.
BRESSOLLES, professeur de Procédure civile.
VIDAL, professeur de Droit criminel.
HAURIOU, professeur de Droit administratif.
BRISSAUD, professeur d'Histoire générale du Droit.
ROUARD DE GARD, professeur de Droit civil.
MÉRIGNHAC, ✲, professeur de Droit international public. et de Législation et économie coloniales.
TIMBAL, professeur de Droit constitutionnel.
DESPIAU, professeur de Législation française des finances et de Législation et Economie industrielles.
HOUQUES-FOURCADE, professeur d'Économie politique.
FRAISSAINGEA, professeur de Droit commercial et de Droit maritime.
MARIA, professeur d Histoire du Droit public français et de principes du Droit public.
GHEUSI, professeur de Droit international privé.
MESTRE, agrégé à la Faculté de Droit, chargé des Cours de Législation française, des finances et d'histoire des Doctrines économiques.
MAGNOL, docteur en Droit, chargé d'un cours complémentaire de Droit civil.

HABERT, ✲, licencié en Droit, secrétaire des Facultés de Droit et des Lettres.

HUC, ✲, président de chambre honoraire à la Cour de Paris, professeur honoraire.
POUBELLE, G. O. ✲, ancien ambassadeur de France, professeur honoraire.

Président de la Thèse : M. FRAISSAINGEA

Suffragants { MM MARIA
MESTRE

La Faculté n'entend approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

VALIN. — Commentaire de l'Ordonnance de 1681. La Rochelle, 1760.

BEAUSSANT. — Code maritime. Paris, 1838.

P. CLÉMENT. — Histoire de Colbert et de son administration. Paris, 1867.

BRAVARD et DEMANGEAT. — Traité de droit com. Paris, 1875.

CRESPE et LAURIN. — Cours de droit maritime. Paris, 1878.

DUCROCQ. — Cours de droit administratif. Paris, 1881.

A. DESJARDINS. — Droit commercial maritime. Paris, 1878 et 1882.

DE VABROGER. — Traité de droit maritime. Paris, 1883.

A. DESJARDINS. — Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime. Paris, 1884.

A. LAURIN. — Précis de droit maritime. Paris, 1892.

Ed. VERMOND. — Manuel de droit maritime. Paris, 1898.

FOURNIER et NEVEU. — Traité de l'administration de la marine. Paris, 1897.

LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial. Paris, 1900.

DUFOUR-TAUDIÈRE. — Traité de droit administratif appliqué. Paris, 1901 (supplément).

M. HAURIOU. — Précis de droit administratif. 5e édition, Paris, 1903.

OUVRAGES SPÉCIAUX

Recueil des ordonnances sur les classes. Paris, 1845.

MAREC. — Mémoire sur plusieurs questions intéressant l'inscription maritime. Paris, 1851.

Enquête sur la marine marchande. 1864.

J. du Crisenoy. — Mémoire sur l'inscription marit. Paris, 1869.

A. Filleau. — De l'engagement des gens de mer. Bordeaux, 1857.

Denis Guillot. — Etude sur la marine marchande : la crise, les remèdes. Paris, 1881.

P. Falloy. — De l'inscription maritime. Paris, 1894.

Lemée. — Etude économique sur la situation de la marine marchande française. Rennes, 1896.

M. Douilhard. — Les loyers des gens de mer. Paris, 1897.

G. de Kermoal. — De l'engagement des gens de mer. Rennes, 1897.

Lavigne-Sainte-Suzanne. — Mesures de protection garantissant les intérêts pécuniaires des gens de mer. Bordeaux, 1897.

Charles Roux. — Notre marine marchande. Paris, 1898.

Léon de Seilhac. — Marins, pêcheurs. Paris, 1899.

Emile Thérasse. — Institutions professionnelles, coopératives, mutualistes et d'assistance, organisées pour la protection des marins. Paris, 1899.

A. Lamothe. — Les institutions nationales de prévoyance en faveur des marins et pêcheurs. Paris, 1900.

P. Romet. — Etude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs. Paris, 1901.

Vigier. — Histoire de la politique de la France à l'égard de sa marine marchande depuis 1793. Bordeaux, 1901.

M. Sarraut. — Le problème de la marine marchande. Paris, 1901.

Ambroise Colin. — La navigation commerciale au dix-neuvième siècle. Paris, 1901.

G. Morael. — La marine marchande et les primes à la navigation. Dunkerque, 1902.

René Verneaux. — L'industrie des transports maritimes au dix-neuvième siècle et au commencement du vingtième siècle. Paris, 1901.

Louis Lagaillarde. — Les primes à la marine marchande. Loi du 7 avril 1902. Toulouse, 1903.

George Johnston. — L'état de la marine marchande en Allemagne. Paris, 1903. (Extrait de la Revue politique et parlementaire).

Les œuvres de mer en Islande. Rapport de M. de Valence. Campagne de 1903.

Compte rendu des travaux de la Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande. Paris, 1899.

Annuaire de la Ligue maritime. Paris, 1904.

RÉPERTOIRES ET ENCYCLOPÉDIES

Les Pandectes françaises : V^is^ Marine marchande. Marins.

Fuzier-Hermann. — Répertoire : V° Marine.

Dalloz. — Répertoire : V° Organisation maritime.

— Supplément au répertoire : V° Organisation maritime.

— Code des lois politiques et administratives : V° Organisation maritime.

Ruben de Couder. — Répertoire. Supplément : V° Inscription maritime.

Léon Say. — Dictionnaire d'économie politique. Paris, 1890. V° Inscription maritime.

Block. — Dictionnaire de l'administration française.

Blanche. — Dictionnaire général de l'administration.

ARTICLES DE REVUES

REVUE DES DEUX MONDES

15 décembre 1849. — La marine et l'enquête parlementaire.

15 septembre 1859. — Du personnel de la marine française et de la formation de ses équipages.

15 septembre 1862. — La marine marchande en France d'après l'enquête de 1862.

REVUE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE

10 janvier 1903. — La grève des inscrits de Marseille.

10 février 1903. — Revue des questions de transport, par C. Colson.

10 avril 1903 — Revue des questions ouvrières et de prévoyance, par L. de Seilhac.

10 juillet 1903. — Cinq ans de marine.

LE MUSÉE SOCIAL

Juillet 1901. — Grève des dockers de Marseille.

Janvier 1903. — Grève des inscrits maritimes de Marseille.

Septembre 1903. — Congrès de Douarnenez.

L'ÉCONOMISTE FRANÇAIS

6 septembre 1890. — Les institutions de prévoyance et les gens de mer.

20 avril 1892. — Les régimes de l'inscription maritime et les attaques dont il est l'objet.

17 décembre 1898. — Les moyens de relever notre marine marchande.

25 décembre 1899. — Un projet d'assurances mutuelles entre les marins français.

16 juin 1901. — De la responsabilité des accidents survenus aux gens de mer.

6 et 20 décembre 1902. — La grève des inscrits maritimes.

18 juillet 1903. — La législation allemande sur les gens de mer.

20 février 1904. — La réglementation du travail et des effectifs dans la marine marchande.

LA LIGUE MARITIME FRANÇAISE

Janvier 1903. — Marine marchande.

Mars 1903. — La situation de notre flotte commerciale.

Juillet 1903. — Rapport de M. R. de Vogüé sur la marine marchande.

Avril 1903. — La marine marchande et les producteurs.

Septembre 1903. — Du rôle des marines de commerce en temps de guerre.

REVUE MARITIME

Décembre 1902. — La nouvelle loi allemande sur les gens de mer.

REVUE GÉNÉRALE DE LA MARINE MARCHANDE

1er janvier 1903. — Coût de la construction navale en France.

8 janvier 1903. — L'organisation syndicale des inscrits maritimes.

29 janvier 1903. — Des moyens d'améliorer la situation des marins pêcheurs.

ETUDE

SUR

L'INSCRIPTION MARITIME

Les hommes qui se livrent à la navigation ou à la pêche le long des côtes ou aux embouchures des fleuves, sont soumis, au point de vue militaire, à un régime particulier. Ces hommes, désignés par le terme générique de gens de mer, sont dispensés de servir dans l'armée de terre ; mais, jusqu'à l'âge de 50 ans, ils sont susceptibles d'être appelés au service de la Marine.

Ce régime d'exception, connu sous le nom d'Inscription Maritime, fournit à l'Etat la plus grande partie des équipages nécessaires à son armée de mer et met à la disposition du ministre une réserve d'hommes en proportion constante avec les besoins.

Il ne constitue pas, à proprement parler, un mode de recrutement indépendant de celui qui fonctionne pour l'armée de terre. Le recrutement obligatoire, institué par la loi du 15 juillet 1889, s'applique aussi bien à l'armée de terre qu'à l'armée de mer. L'Inscription Maritime crée seulement au profit des hommes de certaines régions du littoral la faculté de s'acquitter de l'obligation du service militaire par un certain assujettissement au service de la flotte de guerre.

Elle soumet la majeure partie de la population maritime à une immatriculation sur des registres spéciaux tenus par des fonctionnaires dépendant du Ministère de la Marine.

Ces registres, tenus au courant des déplacements de ceux qui y sont inscrits et des modifications diverses qui peuvent survenir dans leur situation, permettent de les atteindre et de les retrouver quand les besoins rendent leur appel nécessaire.

La France, comme tous les pays qui ont voulu assurer à leur établissement naval la puissance et la durée, est allée rechercher dans la marine commerciale les principaux éléments de ses équipages militaires.

Le mode de recrutement a pu varier, mais c'est toujours à la même source qu'on a puisé ; c'est en prélevant sur le personnel de la marine du commerce qu'on a fourni le personnel de la marine de guerre.

Par l'avantage qu'elle procure aux gens de mer, l'Inscription Maritime est un véritable privilège. On peut dire que c'est une sorte de « prime à la

marine marchande et qu'elle élève celle-ci à la hauteur d'un service public (1) ».

Nous l'examinerons uniquement au point de vue des rapports qu'elle crée entre la marine de commerce et la marine de guerre, laissant de côté le rôle qu'elle joue dans la police de la pêche et de la navigation qui font également partie de son domaine.

Cette institution a été l'objet de nombreuses attaques On lui reproche notamment de ne plus être en harmonie avec les besoins de notre marine de guerre actuelle et d'assujettir la population du littoral à une sorte de servitude militaire.

Avant de répondre aux critiques soulevées par l'Inscription Maritime, il est utile de présenter un exposé historique rapide pour permettre de mieux comprendre l'idée à laquelle répond la loi du 24 décembre 1896 qui a remplacé les très nombreuses dispositions qui régissaient la matière, objet de notre étude.

---

(1) Hauriou, *Précis de Droit administratif*, 5e édition, p. 519, note 2.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Historique de l'Inscription Maritime.

L'Inscription Maritime est une institution dont les origines remontent à deux siècles. On pourrait même lui assigner une plus grande ancienneté, car le régime des classes paraît avoir été appliqué en Portugal vers la fin du quatorzième siècle, sous le règne de Jean I[er].

Les rois de France, jusqu'au dix-septième siècle, dans leurs guerres maritimes, eurent recours à des capitaines mercenaires, presque tous Gênois ou Vénitiens. Jacques Cœur et le Dieppois Ango essayèrent de créer une flotte nationale. Les corsaires de Dieppe, de Saint-Malo et de La Rochelle perpétuèrent cette tradition. Richelieu avait eu la pensée d'instituer une armée maritime permadente. Il créa un corps de canonniers (art. 435 du Code Michaud, Ordonnance de janvier 1629) et défendit aux gens de mer de s'expatrier.

L'article 441 de la même Ordonnance prescrivit aux juges de dresser chaque année, au mois de

décembre, un état contenant les noms, demeures des capitaines, maîtres constructeurs, pilotes, charpentiers, calfateurs, etc., en un mot de tous les hommes qui faisaient profession du métier de la mer, résidant dans l'étendue de leur ressort et juridiction.

Cette Ordonnance de 1629 ne fut jamais mise en pratique. D'autres Ordonnances tentèrent de compléter la règlementation. La plus arbitraire de toutes est, sans contredit, celle qui attachait à perpétuité au service du roi quiconque avait passé huit jours dans les armées navales. Mazarin révoqua cette disposition et autorisa les matelots du roi à s'embarquer sur les navires marchands.

L'Ordonnance du 21 février 1647 rendit les capitaines responsables de l'exatitude des rôles des gens de mer, afin qu'on pût les rechercher et les lever en cas de besoin ; celle du 31 octobre 1647 dispensa les marins du roi des étapes et du logement des gens de guerre durant tout le temps de leur service dans les armées navales et même dix ans après.

Ces tentatives de règlementation demeurèrent sans effet; on continua d'appliquer le système barbare de la brusque fermeture des ports.

Ce régime de recrutement forcé appelé par les Anglais, la *Presse,* consistait à fermer les ports, à interdire aux navires marchands de prendre la mer et à contraindre de force tous les marins, sans distinction d'âge ou de condition, qui s'y trouvaient, à prendre place sur les vaisseaux du roi ; les ouvriers aptes à la construction des navi-

res étaient requis de la même manière pour les travaux de leur profession (1).

Cette mesure, outre qu'elle était inhumaine, arrêtait brusquement les opérations de la marine marchande et n'était pas toujours profitable à la marine de guerre, car cette dernière ne trouvait pas quelquefois dans les ports des matelots en nombre suffisant. La charge de la marine retombait au hasard sur n'importe quel d'entre eux et les relations commerciales se trouvaient subitement interrompues par le fait que les matelots sur lesquels comptaient les armateurs leur étaient enlevés pour le service de l'Etat.

C'est à Colbert que revient l'honneur d'avoir institué d'une façon durable et utile le régime de l'Inscription Maritime. Il voulut doter la France d'une force maritime suffisante et sauvegarder en même temps les intérêts du commerce.

Tout en repoussant le système de la Presse des matelots, il chercha d'abord à obvier aux difficultés que présentait le recrutement des marins, sans pour cela forcer les vocations. Il eut l'idée d'user à leur égard du moyen employé pour les francs-archers et de charger les paroisses du littoral du soin de fournir un nombre d'hommes qui fût en proportion avec leur population valide.

---

(1) Si la *Presse* des matelots n'a pas empêché le développement de la marine en Angleterre, cela tient à ce que, malgré tous les obstacles, l'industrie maritime doit y être, à raison de la situation géographique du pays, et par la force des choses, la première des industries.

P. Clément. *Histoire de Colbert*, t. Ier, p. 430.

Mais la plupart de ces paroisses montrèrent peu de zèle à se priver du concours d'hommes dont elles avaient besoin : elles préféraient payer en argent, pour l'entretien des corps permanents, la levée des matelots, surtout sur les côtes de Provence.

En 1665, Louis XIV prit vis-à-vis de la Hollande l'engagement de lui fournir un contingent de trente navires et de dix mille marins. L'exécution de cette promesse nécessita une levée extraordinaire d'hommes sur le littoral de l'Océan.

Une Ordonnance de 1665 appliqua au Poitou, à l'Aunis et à la Saintonge le système des classes, mais on fut encore forcé de recourir à la *Presse*.

L'Ordonnance du 4 mars 1667, autorisait les capitaines des navires commis à la levée des équipages nécessaires pour l'armement des vaisseaux, à contraindre par toutes sortes de moyens, les matelots pilotes, canonniers et autres gens de mer qui refusaient de s'engager volontairement (1).

Enfin, par une Ordonnance du 22 septembre 1668, Colbert étendit à toute la population du littoral du Royaume le système des classes.

---

(1) Isambert. Tome XVII.

SECTION PREMIÈRE

RÉGIME DES CLASSES (DE 1668 A 1784)

Tous ceux qui vivaient de la mer étaient tenus de se présenter au lieu de leur domicile devant des commissaires spéciaux appelés commissaires des classes qui en dressaient le rôle général.

Suivant les provinces, ils étaient divisés en trois, quatre ou cinq classes : chaque classe était appelée à servir à tour de rôle tous les trois, quatre ou cinq ans, de sorte que, chaque année, une classe était levée en masse (1).

Cette organisation créait, en fait, entre l'Etat et les habitants des pays maritimes une sorte de contrat synallagmatique qui concédait à ces derniers, à perpétuité, à titre de monopole et de privilège le droit de navigation et de pêche, qui les exemptait des charges féodales, et leur assurait quelques moyens d'existence au cas d'infirmités, mais qui, en retour de tous ces avantages, exigeait

(1) Les matelots de Bretagne avaient été divisés en cinq classes par un Edit du 6 mars 1671. — Suivant l'Ordonnance de 1689, il y avait trois classes en Poitou, Languedoc et Provence et quatre en Guyenne, Bretagne, Normandie, Picardie, etc.

qu'ils fussent toujours et durant toute leur vie à la disposition de l'Etat.

En vue d'attirer les recrues de l'étranger, l'Edit du 9 avril 1671, décida que les matelots étrangers seraient censés regnicoles et exempts du droit d'aubaine après cinq ans de services, sans être tenus de prendre des lettres de naturalité.

L'Edit pour l'enrôlement des matelots dans toutes les provinces maritimes du royaume, donné à Nancy, en août 1673, est celui dans lequel l'organisation du recrutement de la marine suggéré au roi par Colbert, est le plus complètement développée.

Les classes y sont organisées de telle sorte que les hommes qui doivent composer l'équipage d'un navire soient pris dans la population des paroisses les plus rapprochées du port d'armement.

Ces hommes faisant partie de la classe qui était levée, devaient, dans l'année de leur appel, faire un service effectif d'au moins six mois. Cette période achevée et leur navire étant désarmé, on réglait et on soldait leur compte. Une fois débarqués, ils avaient droit à une demi-solde. Ils étaient exempts d'impôts et tout procès qui pouvait survenir durant leur service devait être suspendu et ne pouvait être repris que lorsqu'ils avaient terminé leur temps de service à bord des vaisseaux (1).

---

(1) « Les dites trois classes, dit l'Edit d'avril 1670, sont formées par les commissaires de marine préposés pour le dit enrôlement, et ensuite, les officiers mariniers et mate-

Ces bienveillantes dispositions restèrent souvent lettre morte à cause du manque d'argent.

En 1669, Colbert, pour diminuer les charges des levées extraordinaires, avait créé deux régiments d'infanterie de Marine, logés dans les ports, payés par la marine, et demeurant en permanence aux ordres du roi. Mais la rivalité de Louvois qui se prétendit lésé dans ses droits, fit avorter cet essai en 1671 (1).

Les matelots de Bretagne montrèrent autant de répugnance que ceux de Provence pour les enrôlements de la flotte ; ils préféraient le service des

---

lots dont elles seront composées, seront par eux partagés par brigades pour en former des équipages complets, pour être ensuite distribués sur les équipages de Sa Majesté..... Les dits commissaires enverront, au mois de novembre de chaque année, dans chaque paroisse de leur département, un extrait du rôle des dites classes et brigades pour y être publié et enregistré au greffe de leur juridiction, afin que par ce moyen, ceux qui devront faire la campagne en soient avertis. Pour cet effet, Sa Majesté, leur défend de changer de demeure et de condition, sans, au préalable, l'avoir déclaré au commissaire de leur département. »

On lit dans l'Edit d'août 1673, après qu'il a prescrit le service alternatif des trois classes : « Pendant le temps qu'ils serviront actuellement sur nos vaisseaux, les matelots seront payés de leur solde entière, suivant les états et les rôles d'armement que nous ferons expédier; et lorsqu'ils seront à terre, ils seront payés de la moitié de leur solde. Le service actuel qu'ils rendront sur nos vaisseaux sera au moins de six mois chacun par an. »..... A. Desjardins : *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, p. 136.

(1) *Mémoire du comte d'Estrées au ministère de la marine.*

armateurs et surtout les chances de fortune des corsaires.

Le système des classes fournissait par le roulement des quartiers de 12.000 à 13.000 hommes par an.

Une lettre de Louis XIV à l'amiral de Beaufort, du 19 avril 1669, contient ces paroles significatives : « Les difficultés qui se rencontrent de toutes parts à la levée des équipages sont telles, qu'il est impossible que je puisse penser à faire de grands armements, si je ne trouve moyen de changer la mauvaise disposition et l'aversion presque insurmontable qu'ont les gens de mer à s'embarquer au service de mes vaisseaux ».

En 1672, les officiers avaient dû s'emparer de tous les marins de la côte et des rivières, menaçant de mort les récalcitrants et rendant les femmes responsables de la désertion de leurs maris.

Par suite des embarras financiers occasionnés par la guerre de 1672, les marins débarqués cessèrent de toucher la demi-solde qui leur avait été promise.

Cette cause, jointe à la rivalité de Louvois, jeta le discrédit sur le régime des classes. Les marins étaient retenus plus longtemps à bord des vaisseaux du Roi et l'on en revenait au système de la *Presse*.

La marine marchande n'avait rien gagné au nouvel état de choses, et les marins étaient soumis à la fois à la gêne des classes et aux violences de la *Presse* (1).

---

(1) P. Clément. *Histoire de Colbert*, p. 431.

En 1674, Colbert étudie une combinaison d'enrôlements volontaires qui auraient fourni pour toujours 12.000 hommes exempts de la taille et devant bénéficier de la demi-solde pendant la période de désarmement des navires.

Mais les exigences de la guerre rendirent ces projets inefficaces.

La célèbre Ordonnance de la Marine, signée à Fontainebleau en août 1681, est le Code complet des gens de mer, des consulats, des contrats maritimes et de la pêche. Elle a exercé, soit sur le Code de Commerce Français, soit sur les législations maritimes des autres pays, l'influence la plus grande : elle y a été prise comme une sorte de modèle.

Le livre II du Code de Commerce de 1807, a suivi, en partie, cette Ordonnance, en retranchant seulement les dispositions qui se rattachaient au droit public et administratif et dépassaient la sphère du droit privé dans laquelle le Code voulait se renfermer.

Enfin, l'Ordonnance du 15 avril 1689, « sur les armées navales et les arsenaux de la marine » établit une réglementation définitive du système des classes.

Elle soumit à l'enrôlement les patrons de barques, les passeurs de bac et les riverains de tous les grands cours d'eau.

Valin, dans son Commentaire de l'Ordonnance de la Marine (Introduction, au titre VII du livre II), fait un très grand éloge du régime des classes et en présente l'historique. Il dit notamment : « L'en-

rôlement des matelots avec leur distribution par classes, dans chaque département, est un des principaux moyens employés par Louis XIV pour soutenir la splendeur de la marine du royaume et la rendre toujours formidable ».

Les guerres de 1689 et de 1690 ramenèrent les pratiques de 1635 et de 1672. Les ports furent de nouveau fermés et la recherche des matelots amena encore d'énormes abus : « Certains agents trafiquant de la liberté des gens de mer et les habiles se faisant oublier au prix de trois ou quatre pistoles ».

Aussi le système des classes, qui avait donné de bons résultats sous Colbert, tomba peu à peu en désuétude après sa mort (1683). L'Administration de la Marine déterminait arbitrairement l'ordre des levées. Nombreuses furent les doléances des gens de mer qui se trouvaient sous la dépendance absolue des commissaires et des syndics.

La réglementation de Pontchartrain, en 1693, eut pour effet de hâter le dépeuplement des côtes. Exagérant la conséquence du système des classes, il prétendait obliger tout fils de marin à devenir marin lui-même et à ne pouvoir jamais changer de profession durant toute son existence. Le désordre dans les finances, qui fut la plaie de la fin du règne de Louis XIV et des règnes de ses deux successeurs, vint ajouter aux difficultés.

Au milieu du dix-huitième siècle, la profession de marin, au rapport même des commissaires, était détestée et abandonnée. Malouet, intendant de la Marine à Toulon, parlait de « cette organisation

où tout éloigne les gens de mer du service des vaisseaux du roi ».

Le système de roulement annuel par classes présentait beaucoup de difficultés pour son application.

La sévérité des peines dont on usait vis-à-vis des classés, montre leur peu de zèle à répondre aux appels. Les déserteurs étaient condamnés aux galères et leurs familles étaient tenues des frais de garnison, c'est à-dire qu'on mettait à leur charge un ou plusieurs garnisaires « qui pillent, mangent, boivent et vendent jusqu'aux lits de la maison ».

On avait cependant tenté d'améliorer le régime des classes. Ainsi le Règlement du 10 mai 1728 décidait que les gens de mer nécessaires aux vaisseaux du roi, ne pouvaient être désormais commandés que dans la classe de service. Les officiers des classes reçurent l'ordre de laisser embarquer sur les bâtiments destinés au petit cabotage « les marins qui n'auraient point été retenus ou commandés et durent exciter les négociants de les faire servir sur lesdits bâtiments, par préférence à ceux des autres classes. » Les marins des classes qui n'étaient point de service pouvaient s'engager librement sur les bâtiments destinés même au long cours, en se présentant seulement au bureau des classes lors de l'expédition du rôle, pourvu qu'ils pussent être de retour pour l'année de service de leur classe.

On pouvait même emprunter des matelots à la classe de service après l'accomplissement de certaines formalités, au cas où les autres classes n'en

pourraient fournir un assez grand nombre pour les bâtiments destinés au commerce.

En 1780, le gouvernement de Louis XVI, « forcé de maintenir dans une activité continuelle la totalité de ses forces navales », décida que les matelots et mariniers, soit de la Loire, soit des autres rivières méridionales, participant au bénéfice du commerce maritime par les transports opérés de l'intérieur dans les ports situés aux embouchures, contribueraient avec les gens de mer des paroisses situées sur les côtes au service et à l'armement de ces forces.

En outre, comme on voit de plus en plus la nécessité de suppléer les gens de mer classés, une Ordonnance du 9 janvier 1781 provoque et facilite l'engagement dans la marine royale de novices volontaires, matelots de 18 à 25 ans, ayant fréquenté les rivières et même n'ayant pas encore navigué (1).

Ces mesures n'empêchèrent pas le dépeuplement des côtes, et quoique le classement comprît toutes les rivières et que Tours, Orléans, Nevers, Cahors, Montauban, Toulouse fussent des quartiers, il ne restait plus que 80.000 marins de 1783 à 1789, alors que sous Seignelay, en 1689, on en comptait 120.000.

Cette pénurie de matelots pour la composition des équipages se fit vivement sentir durant toutes les guerres du dix-huitième siècle et obligea à di-

---

(1) Desjardins. *Ibid.*, p. 190.

minuer les armements faute d'effectifs. Aussi, le 31 octobre 1784, le maréchal de Castries promulgua-t-il une Ordonnance qui remplaça le système des levées en masse par classe par un autre système : celui des levées partielles et successives à tour de rôle ou de service.

SECTION II

RÉGIME DE RÔLES (de 1784 à 1835).

Cette Ordonance supprima la division en classes et établit la division des matelots en quatiers et syndicats, division qui subsiste encore.

Les levées se firent désormais par rôles individuels établis sur les listes nominatives des paroisses et le syndic, défenseur naturel des hommes de sa région, veilla à ce que la levée se fît normalement sans exception ni exemption.

Les rôles distinguaient les célibataires des hommes mariés et soutiens de famille, les premiers étant astreints à un tour de plus. Cette faveur étant de tradition sous l'ancien régime et l'on en trouve de nombreux exemples depuis l'Ordonnance de 1666 accordant des exemptions d'impôts aux très jeunes mariés et des pensions aux pères de dix enfants.

Néanmoins, célibataires et hommes mariés

étaient astreints au service de l'Etat jusqu'à l'âge de 60 ans.

L'ordonnance de 1784 créa plusieurs causes d'exemption, prescrivit, pour chaque année, la revue des marins classés et l'affichage des rôles de chaque syndicat ; elle régla la conduite des gens de mer se rendant de leur quartier dans les ports, les pensions et soldes des invalides, les acomptes à payer aux familles des marins, les peines de la désertion, le classement, la police des gens classés et traça toutes les règles d'administration nécessaires pour arriver à un bon résultat (1).

Après la Révolution de 1789, il ne fut pas apporté de transformations notables au régime des rôles. Une loi du 7 janvier 1791 le consacra et abaissa à 50 ans l'âge jusqu'auquel le service était obligatoire : elle complétait le décret du 30 septembre 1790 qui permettait à tout français d'embrasser la profession maritime et exonérait de tout service public ceux qui exerceraient cette profession.

Mais une Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), sans changer les principes généraux de l'Ordonnance de 1784 réglementa de nouveau la matière et donna au régime des classes le nom d'Inscription Maritime sous lequel il n'a pas cessé d'être désigné depuis.

Cette loi n'indique, pas plus que l'Ordonnance de 1784, la date et la durée des appels, mais elle

---

(1) Beaussant. *Cote maritime*, 1838. t. I, p. 30.

distribue les gens de mer en quatre catégories : 1° célibataires ; 2° veufs sans enfants ; 3° hommes mariés sans enfants ; 4° pères de famille.

Chaque catégorie ne devait être levée qu'après épuisement complet de la précédente.

Les inconvénients de cette répartition et de ce roulement n'apparurent pas tout d'abord, car, à l'état de guerre qui força de maintenir au service tous les hommes valides, succéda une période de paix désarmée. Mais lorsque, dans les dernières années de la Restauration et sous la Monarchie de Juillet, il fallut exécuter des levées rendues obligatoires par les guerres contre la Turquie et contre Alger, on s'aperçut des défauts du système.

Les levées étaient très irrégulières et n'avaient d'effet qu'à l'encontre des inscrits présents dans les quartiers ; il devenait impossible d'appliquer le tour de rôle par suite de l'absence d'une partie des inscrits, et enfin, il était devenu nécessaire de se procurer, au moyen d'ordres d'appel individuels, les marins des diverses spécialités et les gradés que la levée n'avait pas pu fournir. De nombreux mariages prématurés avaient été célébrés parmi les habitants des côtes, les jeunes gens étant désireux d'éviter les charges qui pesaient sur la première catégorie, charges qui étaient les plus lourdes, puisqu'elle était toujours désignée de préférence aux autres.

SECTION III

RÉGIME DE LA LEVÉE PERMANENTE (DE 1835 A NOS JOURS)

Sur le rapport de la Commission chargée d'inspecter les quartiers, une décision ministérielle, du 9 avril 1835, supprima les catégories et établit le régime de la levée permanente qui, « par son action « continue, permet d'atteindre partout où il se « présente, à son retour, l'inscrit dont le tour de « marche est arrivé pendant son absence (1). »

Ce nouvel état de choses répartissait les charges d'une façon plus équitable sur l'ensemble de la population maritime, mais on admit en même temps, qu'à moins que la nécessité d'armements plus considérables se fît sentir, la levée normale devait porter exclusivement sur les marins de 20 à 40 ans, sans services à l'Etat.

Les ressources ainsi obtenues ne permettaient pas de faire face aux événements politiques du moment et l'on fut obligé de recourir à des deuxièmes et troisièmes levées qui paraissaient d'autant plus dures que la décision de 1835, en établissant la levée permanente, avait semblé apporter dans

(1) Rapport de M. de Kerjégu, année 1894. *Documents Parlementaires*, Chambre des députés, annexe 1036, p. 2027.

la législation de l'Inscription Maritime plus d'ordre et de justice.

En 1865, à suite des levées successives nécessitées par les guerres de Crimée et d'Italie, on décida que les inscrits ne resteraient plus à la disposition du ministre que pendant six ans. En dehors de cette période, ils ne pouvaient plus être rappelés qu'en vertu d'un décret du chef du pouvoir exécutif et seulement dans le cas d'armements extraordinaires.

Les décrets du 25 juin 1861 instituèrent des primes en faveur des marins qui voudraient reprendre du service, établirent des sursis d'appel légaux et décidèrent qu'à l'avenir les deuxièmes levées ne porteraient que sur les hommes comptant le moins de services à l'Etat.

Enfin, les décrets de 1862 à 1883 confirmèrent ces dispositions tout en leur faisant subir certaines modifications (1). Ainsi, celui du 31 décembre 1873 porte de six à sept années, dont deux de congé renouvelable ou de réserve, la durée de l'assujettissement à l'appel ministériel.

Celui du 5 juin 1883, sur la réorganisation du corps des équipages de la flotte, greffé sur l'Or-

---

(1) V. D., 22 déc. 1863 et 26 fév. 1866. Sous le ministère de M. de Chasseloup-Laubat, on a réuni et coordonné les lois et règlements se rapportant à l'Inscription Maritime, le recrutement de la flotte, la police de la navigation, les pêches maritimes. On a ainsi composé un règlement général comprenant 314 articles qui a été approuvé par le décret du 7 novembre 1866.

donnance du 31 août 1784 et la loi du 3 brumaire an IV vint confirmer ces différents décrets.

On pourrait résumer ainsi cette législation :

Tout individu âgé de 18 ans révolus qui a fait deux voyages au long cours, soit sur les bâtiments de l'Etat, soit sur les navires de commerce, dix-huit mois de navigation ou deux ans de petite pêche et qui déclare vouloir continuer la navigation ou la pêche peut être requis pour le service de l'Etat (art. 5, loi du 3 brumaire an IV et art. 193 du décret du 5 juin 1856).

Tout marin inscrit est appelé au service à 20 ans révolus (D. du 3 déc. 1872) (1).

La durée du service des inscrits se divise en trois périodes : 1° Période obligatoire de cinq ans, pendant laquelle ils peuvent bénéficier de congés renouvelables qui réduisent à 36 ou 42 mois le temps de service effectif; 2° Période de deux ans, en congé temporaire, pendant laquelle ils sont à la disposition du ministre; 3° Période jusqu'à

---

(1) Avant la loi du 4 juin 1864, les ouvriers des quatre professions maritimes (charpentiers, perceurs, calfats et voiliers) étaient inscrits sur les rôles de l'Inscription Maritime à l'âge de 17 ans révolus et après avoir fait une année d'apprentissage ou avoir servi dans les ports militaires (D. du 19 mars 1808). Les apprentis ouvriers de ces quatre professions étaient portés sur la matricule quand ils avaient atteint l'âge de 12 ans (D. du 19 mars 1855). La loi du 4 juin 1864 décida que ces ouvriers ne seraient plus à l'avenir compris dans l'Inscription Maritime à l'exception de ceux qui étaient immatriculés au moment de la promulgation de la loi.

40 ans, pendant laquelle les inscrits ne peuvent être appelés qu'en cas de mobilisation (art. 33 du décret du 5 juin 1883).

La contre-partie de ces obligations se trouve dans les avantages suivants : les inscrits ont seuls le droit de naviguer et sont dispensés de tout service dans l'armée de terre; ils sont admis gratuitement aux cours d'hydrographie; ils confèrent à leur frère non marin le droit à la dispense prévue par le paragraphe 4, article 17, de la loi du 27 juillet 1872.

Pendant cinq ans, la Caisse des Gens de mer leur sert de banquier. Les contrats passés entre les marins et les armateurs sont placés sous la surveillance et le contrôle de l'Administration de la Marine qui veille à leur exécution ; en cas de maladie à l'étranger, le marin est rapatrié en France aux frais de l'Etat et de l'armateur ; à 50 ans, après 300 mois de navigation à l'Etat, à la pêche ou au commerce, le marin a droit à une pension dite demi-solde qui lui est servie par la Caisse des Invalides de la Marine.

Tout marin, quel que soit son âge, qui renonce à la navigation ou à la pêche, est rayé des registres de l'Inscription Maritime par le seul fait de sa renonciation et de sa déclaration, un an et un jour après les avoir faites, sauf en temps de guerre.

Tels sont, avec l'amélioration des pensions de retraite votée le 11 avril 1881, sur la proposition de MM. Gambetta et Rouvier, les principaux effets des actes multiples qui ont successivement régi l'exécution de la loi du 3 brumaire an IV.

Les dispositions contenues dans le décret organique du 5 juin 1883 assurait à nos flottes un contingent total d'environ 180.000 marins, mais elles étaient l'objet de certaines critiques de détail que depuis 1889 on a essayé d'atténuer par une refonte d'ensemble.

Une Commission extra-parlementaire fut nommée, ayant pour objet l'étude des questions intéressant l'Inscription Maritime ; elle était composée de sénateurs, de députés et des représentants du Ministère de la Marine.

A la suite des travaux de cette Commission, M. Barbey déposa, le 3 mars 1891, un projet de loi qui fut suivi, le 18 juin 1891, d'une proposition de loi de M. Lockroy. M. de Kerjégu déposa son rapport dans la séance du 27 février 1892. Mais la lenteur de la procédure parlementaire ne permit pas la discussion de cette loi.

Un nouveau projet de loi, reproduisant le précédent, à peu de chose près, fut déposé le 5 juin 1894 à la Chambre des députés par M. Félix Faure, ministre de la marine. M. de Kerjégu fut de nouveau rapporteur et le projet fut voté presque sans discussion à la Chambre des députés, dans les séances du 7 mars et du 2 juin 1896.

La loi transmise au Sénat fit l'objet d'un rapport de M. Taulier et fut votée le 30 novembre 1896, après déclaration d'urgence. Elle fut promulguée le 24 décembre 1896 (1).

---

(1) 5 juin 1894. Dépôt à la Chambre par M. Félix Faure du projet de loi sur l'Inscription Maritime. Doc. Ch. 1894,

Cette loi qui comprend 91 articles répartis en huit titres, détermine tout d'abord la portion du territoire sur laquelle doit s'exercer l'action de l'Inscription Maritime.

Pour éviter les fraudes provoquées par la navigation fictive, elle n'admet que les professionnels et prend des mesures contre les marins des eaux intérieures qui ne recherchent l'Inscription que parce qu'ils y trouvent un moyen facile d'obtenir une pension de retraite. Elle s'occupe du classement des inscrits, des formalités de l'Inscription et de la radiation volontaire ou forcée des matricules. Elle règle la durée de l'assujettissement au service militaire, la durée du service en temps de paix. Elle détermine enfin l'état spécial des inscrits, la situation des mousses, des inscrits algériens et coloniaux, le contentieux et les pénalités (1).

---

p. 875. — 22 novembre 1894. Dépôt du rapport de M. de Kerjégu. Doc. ch., p. 2087, annexe 1036.

7 mars 1896. Adoption par la Chambre en première délibération. — 2 juin 1896. En deuxième délibération et transmission au Sénat.

9 juillet 1896. Dépôt au Sénat du rapport de M. Taulier. Doc. Sénat 1896., p. 317, annexe 172.

30 novembre 1896. Adoption par le Sénat après déclaration d'urgence.

(1) Le 22 octobre 1901, a été déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi du Ministre de la Marine tendant à modifier certains articles de la loi du 24 décembre 1896. Nous reviendrons sur ce projet dans le cours de nos développements, à propos des matières dont on

Sans suivre pas à pas cette loi et sans en développer certains détails ne pouvant guère être utiles qu'à des spécialistes, nous en développerons les points principaux permettant de faire comprendre la situation particulière des inscrits maritimes et les conséquences de l'Inscription au point de vue commercial.

Chapitre premier. — Divisions administratives et personnel chargé de l'administration de l'Inscription Maritime.

Chapitre II. — Personnes soumises à l'Inscription Maritime et formalités de cette dernière.

Chapitre III. — Obligations résultant de l'Inscription Maritime.

Chapitre IV. — Avantages résultant de l'Inscription Maritime.

Chapitre V. — Critiques soulevées par l'Inscription Maritime.

---

souhaite la modification. (*Doc.*, Ch. des Dép. 1901. Session extraordinaire. Annexe nº 2674, p. 6 et s.) La Chambre des Députés a voté ce projet sans discussion. Il est actuellement au Sénat depuis deux ans.

CHAPITRE PREMIER

Divisions administratives et personnel chargé de l'administration de l'Inscription Maritime.

SECTION PREMIÈRE

DIVISION ADMINISTRATIVE DU TERRITOIRE SOUMIS A L'INSCRIPTION MARITIME

Le domaine maritime soumis au régime de l'Inscription ne s'étend pas seulement à la mer et aux étangs salés, il comprend aussi les fleuves et rivières jusqu'à la limite où remonte la marée et là où il n'y a pas de marée, jusqu'au point où les bâtiments de mer peuvent remonter.

Cette délimitation fixée par l'article premier de la loi de 1896, est en quelque sorte traditionnelle et les changements qu'on eût pu y apporter auraient lésé de nombreux intérêts. Une population nombreuse disposant de ressources peu importantes aurait été privée de ses moyens d'existence

par la substitution de la pêche affermée à la pêche libre.

L'enquête poursuivie en 1890, démontre, en outre, qu'il résulterait pour l'Etat une diminution assez considérable si l'on avait suivi la proposition de ramener les limites de l'Inscription Maritime : 1° A la limite de la salure des eaux ; 2° aux premiers obstacles pouvant arrêter les bâtiments de mer ; 3° à l'embouchure des cours d'eau. La réduction du nombre des inscrits serait de 5867 dans la première hypothèse ; de 3295 dans la deuxième et 9761 dans la troisième. Par rapport au rendement annuel de l'Inscription (le rendement équivalant au vingtième environ, du nombre total des inscrits) la levée serait diminuée respectivement d'environ 300, 160 et 450 hommes.

Il faut de plus remarquer que sur le chiffre de 2500 inscrits fluviaux appartenant aux quartiers de Rouen, Nantes et Bordeaux, les marins gradés ou des spécialités figurent pour moitié.

La fixation du domaine maritime selon l'article premier de la loi du 24 décembre 1896, aurait pour conséquence de perpétuer les fraudes auxquelles se livraient les riverains des eaux abritées, mais les articles 3 et 25 complétés par la loi du 20 juillet 1897, sont un obstacle pour ceux qui se sont fait inscrire dans le but de bénéficier des avantages accordés aux vrais marins sans participer aux charges qui pèsent sur eux.

Le régime de l'Inscription Maritime est donc appliqué, d'une manière générale, à la population de nos côtes, dans le périmètre dont les limites

sont fixées par la loi du 24 décembre 1896. De plus, afin de faciliter le groupement et l'administration des inscrits on a établi ou conservé des divisions et subdivisions territoriales.

A ce point de vue, le littoral est divisé en cinq arrondissements maritimes.

1° Arrondissements maritimes

Le premier arrondissement comprend les ports et les côtes de la Manche, depuis la frontière de Belgique jusqu'au thalweg de l'embouchure de la rivière d'Ay et a pour chef-lieu Cherbourg.

Le second arrondissement comprend les ports et les côtes de l'Océan, depuis le thalweg de l'embouchure de la rivière d'Ay jusqu'à la rive droite de la rivière de Bélon et les îles adjacentes et a pour chef-lieu Brest.

Le troisième arrondissement comprend les côtes et ports de l'Océan, depuis la rive droite de la rivière de Bélon jusqu'à l'étier de Beauvais, au pont du Poirot et les îles adjacentes ainsi que Noirmoutiers, et a pour chef-lieu Lorient.

Le quatrième arrondissement comprend les côtes et ports de l'Océan depuis l'étier de Beauvais jusqu'à la frontière d'Espagne et a pour chef-lieu Rochefort.

Le cinquième arrondissement comprend les côtes de France sur la Méditerranée, les îles adjacentes et la Corse : il a pour chef-lieu Toulon (1).

---

(1) Ordonnance du 14 juin 1844, art. 2. Loi du 24 décembre 1896, art. 64.

2° Sous-arrondissements

Les arrondissements maritimes sont divisés en sous-arrondissements, au nombre de 12(1) dont les chefs-lieux sont les ports de commerce les plus importants (2).

3° Quartiers

Les sous-arrondissements sont divisés en 73 quartiers. D'après l'ordonnance du 14 juin 1844 beaucoup d'entre-eux se divisaient en sous-quartiers, mais cette subdivision a été supprimée par le décret du 15 février 1882. On n'a conservé que celle en syndicats.

4° Syndicats

Chaque quartier comprend un ou plusieurs syndicats, ces derniers correspondant à une ou à plusieurs communes. Ils sont au nombre de 255.

---

(1) Ordonnance du 14 juin 1844, art. 2. Loi du 24 décembre 1896, art. 64. Décrets du 15 février 1883 et 8 février 1901.

(2) 1er *arrondissement* : Dunkerque, Le Havre, Cherbourg ; 2e *arrondissement* : Brest, Saint Servan ; 3e *arrondissement :* Nantes, Lorient ; 4e *arrondissement* : Rochefort, Bordeaux ; 5e *arrondissement :* Marseille, Toulon, Ajaccio.

SECTION II

Personnel chargé du Service de l'Inscription Maritime

§ 1. — *Organisation antérieure au décret du 7 octobre 1902*

Le service de l'Inscription Maritime a été, jusqu'au décret du 7 octobre 1902, confié aux officiers du corps du commissariat de la marine qui avaient succédé aux commissaires des classes instituées par Colbert.

Le commissariat de la marine est un corps d'administration militaire dont les membres sont placés sous le régime de la loi du 19 mai 1834, concernant l'état des officiers. Le service de ce corps s'exerce dans les cinq ports militaires, les ports secondaires, en Corse, en Algérie, dans les différents quartiers de l'Inscription Maritime et à bord des bâtiments de l'Etat.

Les principales attributions du commissariat de la marine comprennent :

1° Attributions générales du corps du commissariat de marine.

a) *Dans les arsenaux :*

L'acquisition du matériel naval, à l'exception du matériel spécialement affecté aux constructions

neuves, au premier armement et aux grands travaux de refonte des bâtiments de la flotte ; la gestion des vivres, de l'habillement et du campement; l'administration de la solde du personnel de la Marine, des troupes de la Marine stationnées en France, des équipages de la flotte à terre et à la mer, des prisons maritimes, le contrôle de l'emploi des matières et de la main-d'œuvre appliquée aux travaux ; la liquidation et, par délégation du ministre, l'ordonnancement des dépenses intéressant le Budget de la Marine ; le contrôle et, dans certains cas, l'établissement des mémoires de proposition de pension.

b) *Dans les ports secondaires, en Corse, en Algérie et dans les quartiers d'Inscription Maritime.*

Indépendamment du service général de la Marine commun à celui des arsenaux, le service spécial de l'Inscription Maritime ; la police de la navigation ; les pêches et la domanialité maritimes; l'administration des bris et naufrages et de la Caisse des Invalides de la Marine ; la liquidation des pensions dites demi-soldes.

c) *A bord des bâtiments de la flotte.*

L'administration et la comptabilité de la solde, de l'habillement, du matériel et des vivres ; les constatations de l'état civil, les actes testamentaires, procurations, etc., le fonctionnement des

succursales navales des caisses d'épargne postales, les prises de guerre.

La hiérarchie est la suivante :

Commissaire général ;

Commissaire en chef;

Commissaire principal ;

Commissaire (2 classes) ;

Elèves commissaires (2 classes).

(Décrets du 23 mars 1898, 26 mai et 5 décembre 1899, du 6 juin 1903.)(1).

2° Attributions spéciales relatives au service de l'Inscription Maritime dans les diverses divisions administratives.

a) *Arrondissements et sous-arrondissements* :

L'arrondissement maritime est placé sous l'autorité du Préfet maritime qui centralise entre ses mains tous les services. Dans chaque sous-arrondissement un commissaire en chef ou principal se trouve chargé, sous les ordres du Préfet, de la direction des services administratifs de la Marine et notamment de celui de l'Inscription Maritime (2).

Cependant, pour les sous-arrondissements du

---

(1) Le 3 juillet 1903, M. le Ministre de la Marine a déposé sur le bureau du Sénat, un projet de loi réorganisant le corps du commissariat de marine. (Renvoyé à la Commission de la marine.) Sénat. *Doc. Parlementaires.* Annexes, n° 252.

(2) Ordonnance du 14 juin 1844, article 118, § 1.

Havre, de Marseille et d'Ajaccio, leur importance au point de vue de la défense maritime, leur situation au point de vue stratégique, les ressources que les ports du Havre et de Marseille peuvent présenter pour la flotte de guerre ont fait décider qu'à la tête de ces sous-arrondissements serait placé un contre-amiral portant le titre de Commandant de la Marine et ayant, sous l'autorité du Préfet maritime, la haute direction de tous les services du sous-arrondissement et principalement la direction des affaires relatives aux croiseurs et transports auxiliaires, à la mobilisation des inscrits et à la défense mobile maritime (1).

Le chef de service de la marine centralise dans son sous arrondissement les questions concernant l'Inscription Maritime ; sa correspondance doit passer par la Préfecture maritime, mais, en cas d'urgence, il peut s'adresser directement au Ministre.

b) *Quartiers.*

A la tête de chaque quartier est placé un Commissaire Principal ou Commissaire de la Marine portant le titre de Commissaire de l'Inscription Maritime. De plus, dans chaque bureau de l'Inscription Maritime est établi un Trésorier des Invalides de la marine. Chaque quartier possède aussi comme agents de surveillance, d'informa-

(1) Pour Marseille, décret du 14 février 1899 et pour le Havre, décret du 7 novembre 1900.

tion et d'exécution, un ou plusieurs gardes maritimes échelonnés par stations sur la côte et un ou plusieurs gendarmes maritimes résidant au chef-lieu du quartier.

« Le commissaire de l'Inscription Maritime, est, « disent MM. Fournier et Neveu, dans leur *Traité d'Administration de la Marine*, le gardien de « l'ordre public à bord des bâtiments de com- « merce, le magistrat de leurs équipages, le cura- « teur des intérêts généraux en matière de pêche, « l'officier de recrutement de l'armée navale, le « protecteur des bâtiments et des personnes en « détresse sur la côte, l'administrateur de la Caisse « des Invalides de la Marine. »

Il tient le contrôle des hommes et les matricules, vérifie et constate les droits au sursis règlementaires, sollicite, lorsqu'il y a lieu, les sursis exceptionnels ; il veille à ce que les hommes soient dirigés sur le port militaire désigné par les ordres généraux du ministre ; il apprécie l'aptitude au service de l'inscrit qui veut devancer la levée et instruit la demande en réadmission après la première période du service obligatoire (1).

Les quartiers à la tête desquels se trouvent les commissaires se divisent en syndicats relevant du syndic des gens de mer. Le commissaire exerce son autorité sur les différents syndicats; c'est ainsi qu'il donne la suite au procès-verbaux des syndics

---

(1) Circulaire du Ministre de la Marine, 21 mars 1854 et 11 février 1882.

opérant comme agents de police du domaine maritime, de la navigation, de la pêche, etc. (Ordonnance de 1681. Décret du 21 février 1852, art. 4.)

En matière de naufrage, il prend les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits des armateurs et ceux de l'Etat. Il prend les mesures destinées au maintien des intérêts de la Caisse des Invalides de la Marine; il fait effectuer les ventes dont le produit est destiné à cet établissement. Il veille à l'observation des règlements de la pêche maritime (1) pour empêcher que des personnes non inscrites ne s'y livrent dans les limites de l'Inscription Maritime, les inscrits ayant, comme nous le verrons, le monopole de la pêche maritime.

Il représente le Ministre de la Marine aux délimitations du domaine public maritime et figure dans les commissions appelées à donner leur avis sur les travaux d'amélioration des ports. Enfin, il remplit au port une sorte de mission de conciliation, en ordonnant, après avoir essayé de mettre les parties d'accord, de surseoir au paiement des sommes réclamées au retour, aux capitaines ou armateurs des navires marchands, par leur équipage ; mais si l'accord ne peut intervenir, il est tenu d'attendre la décision de la justice. En cette matière, la Cour de cassation a décidé que le commissaire qui autorisait le paiement sans attendre

---

(1) Décrets des 4 juillet 1853 et 19 novembre 1853.

que la justice se soit prononcée, engagerait l'administration de la marine (1).

Dans chaque quartier, le commissaire tient au courant quatre séries de documents fondamentaux:

1° Les matricules du personnel inscrit qui ont principalement pour destination le service du recrutement de la flotte ;

2° Les matricules des bâtiments de commerce et des bateaux de pêche ;

3° Le registre des entrées et sorties des bâtiments ;

4° Le répertoire des armements et des désarmements.

c) *Syndicats.*

A la tête des syndicats sont placés des syndics des gens de mer. Ce ne sont, en principe, que des agents du commissaire, sans responsabilité directe. Ils tiennent une matricule des inscrits de leur circonscription, autres que les capitaines au long cours, les maîtres au cabotage et les pilotes, ils visent les rôles d'équipage et y font les mentions d'embarquement et de débarquement ; ils délivrent, pour les paiements à faire aux héritiers des pensionnés et demi-soldiers, les certificats de notoriété constatant la qualité des héritiers, lorsque ces paiements n'excèdent pas 150 francs ; ils reçoivent les déclarations tenant lieu de procurations pour les paiements à faire par la Caisse des Inva-

(1) Cass. 22 janvier 1884. Dalloz, 84, 1, 107.

lides de la Marine et qui ne dépassent pas 150 fr. ; ils fournissent des documents aux Commissaires pour l'établissements des propositions de pension, les secours en cas de naufrage, les appels (1).

La situation des syndics des gens de mer est fixée actuellement par un arrêté ministériel du 11 mars 1884. Ils sont répartis en trois classes dans chacun des cinq arrondissements maritimes : leur avancement a lieu au choix pouvant être motivés, soit par l'ancienneté ou la manière de servir, soit par l'importance du poste.

Les syndics des gens de mer sont nommés par le Ministre de la Marine, sur la proposition du Préfet Maritime, les candidats présentés suivant la voie hiérarchique par les Commissaires de l'Inscription Maritime, ceux-ci ayant à s'assurer de leur capacité. On les choisit parmi les officiers mariniers, les anciens marins de l'Etat ou du commerce, parmi les agents retraités ou les militaires retraités des différents corps de la Marine.

Autrefois les syndics n'étaient nommés qu'à quarante ans et n'avaient droit à la retraite qu'à l'âge de soixante-dix ans. Maintenant la limite d'âge pour leur entrée en fonctions se trouve abaissée à trente ans et la limite d'âge pour la retraite à soixante-cinq. Exceptionnellement, des dispenses d'âge peuvent être accordées aux candidats retraités pour blessures reçues ou infirmités contractées

---

(1) Décret du 7 novembre 1886 (art. 16 à 27).

en service commandé, pourvu que ces blessures ou infirmités ne les rendent pas impropres à leurs fonctions et qu'ils aient les aptitudes requises.

Pour les syndics jouissant d'une pension de retraite ou d'une demi-solde, la solde réglementaire est augmentée d'une indemnité annuelle variant de 900 à 1.100 francs, sans que cette sorte de cumul puisse leur créer des droits, soit à une nouvelle pension, soit à la revision de celle dont ils sont déjà titulaires.

Décret du 11 avril 1896. — Telle était la situation, quand deux décrets, en date du 11 avril 1896, vinrent enlever au corps du Commissariat le service de l'Inscription Maritime (1) pour le confier à un nouveau corps d'officiers prenant le nom d'Administrateurs de l'Inscription Maritime.

Dans l'exposé des motifs précédant ces décrets, M. Lockroy, tout en rendant hommage aux officiers du corps du Commissariat, déclarait que les services auxquels ils étaient employés étaient trop nombreux et exigeaient une longue pratique : tel était celui de l'Inscription Maritime, auquel les Commissaires n'étaient appelés qu'après 10 ou 15 ans passés dans les arsenaux ou à bord des bâtiments de l'Etat.

---

(1) Ces décrets avaient été promulgués à la suite d'une proposition de loi de M. Brisson, à la Chambre des Députés, tendant à la réorganisation des services de la Marine et à la création d'un personnel pour l'administration de l'Inscription Maritime.

« Dans les quartiers, dit M. Lockroy, le person-
« nel inscrit apparaît sous un jour nouveau. Ce
« sont toujours des marins qui ont servi ou ser-
« viront l'Etat, mais ils exercent une industrie dont
« les exigences sont tout autres que les nécessités
« de la vie militaire. Ce n'est plus la fortune de
« l'Etat que l'administrateur doit gérer, ce sont à
« la fois des intérêts généraux, en ce qui concerne
« le développement et le maintien de notre marine
« marchande et aussi des intérêts privés dont il a
« la surveillance ou la garde et qui attendent de
« lui autant de ménagement que de vigilance, au-
« tant de bienveillance et d'équité que d'auto-
« rité (1). »

Les Commissaires de l'Inscription Maritime, ajoutait l'exposé des motifs, ont perdu le contact avec leurs chefs directs et ils doivent subir la concurrence pour l'avancement avec leurs collègues occupés dans les ports ou sur les bâtiments de l'Etat.

Bien plus, l'officier du Commissariat regarde comme un exil son envoi hors d'un port de guerre et n'apporte pas à son service toute l'activité et tout le zèle désirables. Par conséquent, l'intérêt du service et celui des fonctionnaires chargés des quartiers, nécessite la division en deux branches : de l'administration de la marine de guerre et celle de la marine marchande.

Le premier décret créait un corps d'Administra-

---

(1) *Journal Officiel* du 15 avril 1896, p. 2125.

teurs de l'Inscription Maritime ayant l'état d'officiers, mais sans assimilation de grade avec les officiers des autres corps de la marine. Ils étaient recrutés, après examen, parmi les officiers de marine que des circonstances physiques ou de santé obligent à quitter le service actif, et, après concours, parmi les agents secondaires du Commissariat et les licenciés en droit.

Le second décret créait un nouveau corps d'agents secondaires de l'Inscription Maritime.

Ces décrets ne portaient atteinte ni aux attributions des Préfets Maritimes ni à celles des syndics : les premiers conservaient toujours la haute direction du service de l'Inscription Maritime dans leur arrondissement ; les seconds étaient placés sous la dépendance et l'autorité des nouveaux Administrateurs.

Ces décrets n'ont jamais été mis à exécution, car l'amiral Besnard, successeur de M. Lockroy au Ministère de la Marine, les rapporta par le décret du 11 juillet 1896.

Un décret, du 9 janvier 1902, a décidé que les officiers du Commissariat de la Marine seraient désignés sous le titre de Commissaire de la Marine au lieu de celui d'Officiers d'Administration qui leur était fréquemment donné, cette dernière dénomination étant attribuée, dans l'armée de terre, à un personnel secondaire placé sous les ordres de l'Intendance et ne pouvant, par suite, convenir au Commissariat.

§ 2 — *Organisation postérieure au décret du 7 octobre 1902.*

M. Camille Pelletan, ministre de la marine, a, par un décret en date du 7 octobre 1902, créé un nouveau corps d'Administrateurs de l'Inscription Maritime, et, par un décret du 10 octobre 1902, un personnel d'agents destinés à seconder les Administrateurs.

Voici les dispositions générales du décret du 7 octobre 1902 :

Hiérarchie propre au corps des administrateurs sans assimilation avec les grades de la marine (article premier) :

Administrateur général.

Administrateur en chef (deux classes).

Administrateur principal.

Administrateur (deux classes).

Administrateur stagiaire.

Formation originelle avec des officiers du Commissariat (article 18).

Recrutement, dans l'avenir, un tiers parmi les agents et commis, et deux tiers parmi les licenciés en droit, ès-lettres ou ès-sciences, les ingénieurs des arts et manufactures, les anciens élèves de l'école Polytechnique (article 2), après un an de stage dans les bureaux et une année de présence à l'école d'administration de Brest (article 15).

Conditions d'avancement nouvelles (article 4).

Commission de classement pour la formation des

tableaux d'avancement, composée d'une manière absolument spéciale, sans officiers de marine et comprenant un contrôleur (article 5)

Uniforme nouveau (article 17).

Soldes nouvelles (article 6).

Jouissance du traitement de la Légion d'honneur (article 16).

Bénéfice des pensions militaires de la loi du 5 août 1879, réservées aux personnels navigants et combattants (article 8).

Attribution aux Administrateurs des fonctions et pouvoirs dévolus aux officiers du commissariat « par les lois, ordonnances », etc., en matière d'Inscription Maritime, pêche, pilotage, police de la navigation, etc. (article 10).

Dépendance des Administrateurs vis-à-vis du Préfet maritime en ce qui concerne seulement l'Inscription Maritime ; dépendance directe vis-à-vis du Ministre de la Marine, en ce qui concerne les autres affaires rentrant dans leurs atrributions (article 11).

Direction des quartiers confiée même à des Administrateurs de 2e classe (art. 14).

Un décret du 26 novembre 1902, a étendu, par voie d'analogie, aux Administrateurs stagiaires la dispense du service militaire accordée par la loi du 26 décembre 1892 aux Elèves Commissaires de la marine.

Une circulaire du 8 janvier 1903 a chargé les Administrateurs d'attributions du ressort du service administratif de la Marine qui, dans un but de spécialisation, ne leur avait pas été accordé par le décret du 7 octobre 1902.

Enfin, un décret du 26 mars 1903 place les Administrateurs de l'Inscription Maritime sous la juridiction des conseils de guerre maritimes et fixe la composition de ces conseils suivant le grade de l'Administrateur poursuivi devant eux.

Pour justifier cette mesure, M. le Ministre de la Marine convoque la multiplicité et la diversité des services confiés aux officiers du Commissariat, le mélange anormal des attributions des Commissaires, chargés d'un côté de l'administration proprement dite de notre armée de mer et de l'autre côté de la police des professions civiles exercées par les gens de mer sur les bateaux de la marine marchande ou sur les barques de pêche pendant les nombreuses années où ils ne sont plus au service de l'Etat.

Le passage des Commissaires dans l'une ou l'autre de ces fonctions doit, inévitablement, suivant M. Pelletan, leur faire perdre de vue l'une des deux dans l'exercice de l'autre.

Ceux d'entre eux qui ont passé la plus grande partie de leur carrière dans notre flotte de guerre, s'y sont naturellement habitués aux pratiques et à l'esprit du commandement militaire et il est à craindre que, retrouvant dans les professions maritimes les hommes qu'ils ont eu ou qu'ils auront peut-être sous leurs ordres dans la marine de l'Etat, ils n'apportent daas leurs nouvelles fonctions civiles les habitudes contractées dans leur existence normale.

Or, l'inscrit maritime, rentré dans ses foyers, doit jouir d'une liberté égale à celle qui est accor-

dée aux autres citoyens français, aux ouvriers des autres industries.

Il est donc indispensable d'avoir des fonctionnaires civils comme ceux sur lesquels ils sont appelés à exercer leur juridiction.

M. Pelletan invoque ensuite une mesure semblable qui avait fait l'objet des décrets du 11 avril 1896 et prétend ne pas créer un corps nouveau pourvu d'attributions nouvelles.

Les dispositions législatives s'appliquant aux Commissaires devront donc s'appliquer aux Administrateurs, qui ne seront qu'une fraction détachée du corps du commissariat et chargée de l'administration des quartiers (1).

M. Honoré Leygue, député, rapporteur du budget de la marine pour l'année 1903, a consacré un chapitre à la réforme de M. Pelletan et la critique au point de vue du fond et de la forme (2).

Reprenant les deux idées principales qui on guidé le Ministère de la Marine, il cherche d'abord à prouver que le décret du 7 octobre 1902 n'a pas atteint le but indiqué dans l'exposé des motifs.

« Il faut, avait dit M. Pelletan, spécialiser le personnel des quartiers dans ses attributions propres et leur donner un caractère purement civil. »

Or, aucun de ces buts n'est atteint; en effet, par la circulaire du 8 janvier 1903, les Administrateurs

---

(1) *Journal Officiel*, 11 octobre 1902, p. 6675.

(2) Rapport de M. Leygue, *Doc. parl.*, Ch. des dép., n° 609 et annexe, chapitre IV, p. 34 à 40.

se sont vu restituer les fonctions qui leur avaient été enlevées par décret et qui, exigeant la connaissance complète du service administratif de la marine, avaient été déclarées, deux mois auparavant, absolument inconciliables avec celles de chef d'un quartier de l'Inscription Maritime. De plus, M. le Ministre de la Marine a reconnu lui-même, devant la Commission du Budget, que les Administrateurs étaient de véritables officiers. D'ailleurs, le décret du 7 octobre leur conférait des avantages d'état, de retraite et de traitement de la Légion d'honneur réservées aux officiers.

M. Pelletan ne peut invoquer non plus les précédents, car le décret du 11 avril 1896, créant lui aussi un corps nouveau d'Administrateurs de l'Inscription Maritime, avait conservé aux Préfets maritimes la haute direction de toutes les affaires de leur arrondissement; les Administrateurs devaient continuer à se recruter, pour la plus grande partie, dans un corps navigant où l'on pouvait employer à l'administration des quartiers des officiers malades ou fatigués auxquels on ne pouvait songer à demander un service actif trop pénible.

Les Administrateurs forment bien un corps nouveau, car il y a entre eux et les Commissaires de la marine des différences essentielles, non seulement au point de vue de la dénomination, mais du recrutement, des conditions d'avancement, de solde, de l'uniforme, etc.; et il n'est établi aucune assimilation de grade avec les Commissaires.

Les Administrateurs, après deux années d'études, peuvent être placés à la tête d'un quartier, sans

connaître d'une façon pratique les mœurs et les besoins de ceux qu'ils sont appelés à diriger.

Ce changement de direction n'était nullement sollicité par les intéressés qui étaient unanimes à demander le maintien des Commissaires dans les quartiers d'Inscription Maritime :

« L'expérience a démontré, disait le président de la Fédération nationale des syndicats d'inscrits maritimes (1), que pour administrer des marins, il faut des fonctionnaires dont la vie a été et soit consacrée à la marine. Les Commissaires de l'Inscription Maritime ont cette qualité depuis plus de deux siècles ; et je considère que, d'une façon générale, ils n'ont pas failli à cette tâche. Si mes camarades et amis de la Fédération Maritime veulent accorder quelque crédit à mes conseils, ils insisteront pour le maintien intégral du régime de l'Inscription Maritime, tel qu'il fonctionne pour la sauvegarde de leurs privilèges professionnels ».

La Chambre de commerce de Dunkerque, le Havre, Granville, Saint Malo, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Cette, Marseille et Nice ont émis des vœux pour le maintien des Commissaires. De nombreux syndicats d'inscrits ; l'Union des syndicats de marins et pêcheurs inscrits maritimes de la Loire-Inférieure, le 10 janvier, et le Syndicat des marins et pêcheurs de la Basse-Loire, le 19 janvier 1903. — Fédération nationale des syndicats

---

(1) Capitaine Dupon. Congrès maritime national de Martigues, en septembre 1900.

maritimes, Bordeaux, le 8 janvier 1903. — Syndicat Nantais des armateurs et industriels maritimes, Nantes, 4 janvier 1903, se sont prononcés dans le même sens.

Tous réclament le maintien de l'Inscription Maritime sous la direction des Commissaires de la Marine. La réforme n'était donc nullement sollicité par l'opinion publique et par les inscrits et la nécessité de créer un corps nouveau ne se faisait nullement sentir.

Au point de vue de la forme, le décret du 7 octobre 1902 semble porter atteinte à des lois et par suite abroger des dispositions que seul le pouvoir législatif eût été en droit de modifier.

En effet, il attribue aux Administrateurs (1) diverses fonctions dévolues d'une façon expresse aux officiers du Commissariat par des lois antérieures.

Ces dispositions législatives conféraient aux Commissaires de l'Inscription Maritime, nommément désignés, des pouvoirs d'ordre judiciaire et public.

Ce sont : l'article 19 de la loi du 9 janvier 1852 sur la pêche ; les articles 4, 5 et 7 de la loi du 1er mars 1888 sur la protection des eaux territoriales ; l'article 4 de la loi du 8 juin 1893, sur les actes de l'état civil ; les articles 14 et suivants de la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer ; les articles 5 et 19 etc. du décret disciplinaire et pénal du 23 mars 1852, modifié par

---

(1) Art. 1, 10, 12, 13, 14.

la loi du 15 avril 1898 qui parle du Commissaire de l'Inscription Maritime, comme président du Tribunal maritime commercial.

Les Administrateurs formant un corps nouveau, indépendant du Commissariat, ne pouvaient pas être investis des fonctions que des lois précédentes conféraient aux officiers du Commissariat.

De plus, le décret du 7 octobre supprime l'unité de commandement et d'administration sur laquelle reposait l'organisation des Préfectures maritimes par la loi du 7 floréal an VII et l'ordonnance du 14 juin 1844. Il laisse le service de l'Inscription Maritime proprement dite sous la direction du Préfet maritime. Pour les autres services, les Administrateurs dépendent directement du Ministre de la Marine.

Or, tous ces services ont une connexité plus ou moins grande avec l'Inscription Maritime proprement dite (recrutement et mobilisation). Les intérêts de la marine de guerre sont intimement liés à ceux de la marine marchande, et cette dualité dans le commandement est de nature à causer des difficultés et à entraver le règlement des questions qui peuvent intéresser les inscrits.

M. Honoré Leygue passe ensuite à l'examen de la réforme au point de vue du régime des soldes et des retraites dans la marine. D'après l'article 16 de la loi de finances du 24 décembre 1896, les tarifs des soldes ne peuvent être modifiés que par une loi, et en fait, depuis cette époque, le Parlement a été toujours mis en mesure de se prononcer sur les modifications à apporter au tarif des sol-

des. La même façon de procéder a été employée pour les pensions de retraite.

C'est donc contrairement à la procédure parlementaire que M. Pelletan a inséré dans son décret le tarif des soldes des Administrateurs.

Ajoutons que, dans son rapport du 7 décembre 1902, le rapporteur général du budget réclamant à la Chambre des Députés le vote de douzièmes provisoires pour les mois de janvier et de février 1903, proposa de se baser sur le contexte budgétaire de 1902 qui, au chapitre 9 de la Marine, ne comportait que des Commissaires de la Marine et non des Administrateurs de l'Inscription Maritime.

De cette façon « le vote des douzièmes provisoires ne préjugeait aucune solution » et laissait « toutes les questions en l'état. »

Le Parlement ayant voté la mesure qui lui était demandée, M. le Ministre des Finances a prescrit à ses trésoriers-payeurs généraux de rejeter tout mandat au nom des administrateurs qui n'avaient pas d'existence budgétaire (1).

La Chambre des Députés, dans la séance du 6 février 1903, consacrée à l'examen et au vote du budget de la marine (2), a été saisie de deux amendements de M. Salis et de M. Chautemps tendant, le premier à supprimer dans le libellé du

---

(1) Rapport de M. Leygue, p. 58.

(2) *Journal Officiel*, Débats Parlementaires, 7 février 1903, p. 508 et suiv.

chapitre XI[e] : « Commissariat de la Marine et administrateurs de l'Inscription Maritime » les mots « et Administrateurs de l'Inscription Maritime, le second, à rétablir l'ancien titre du chapitre XI[e] « Commissariat de la Marine. »

M. Salis, en son nom personnel et en sa qualité de vice-président de la Commission du Budget, reprenant les arguments de M. H. Leygue, a tout d'abord combattu la réforme de M. Pelletan au point de vue de la forme, de la légalité et de la validité, ensuite, l'envisageant au point de vue du fond, il en conteste l'opportunité et déclare que les Commissaires de la Marine se sont toujours acquittés de leur tâche à la satisfaction de tous les intéressés.

M. le Ministre de la Marine, répond à M. Salis, qu'il a tout simplement accompli une réforme démocratique réclamée autrefois par M. Henri Brisson et qui avait été réalisée déjà par M. Lockroy. Les fonctionnaires qui doivent surveiller les inscrits dans leurs professions civiles doivent être eux aussi civils pour ne pas apporter dans l'exercice de leurs fonctions un esprit militaire de nature à porter des entraves à la liberté à laquelle les inscrits sont en droit de prétendre comme tout autre citoyen.

La mesure n'est pas illégale : tous les Ministres de la Marine ont modifié des soldes par voie de décret. Quant aux protestations invoquées, M Pelletan prétend ensuite que les protestations des Chambres de Commerce sont essentiellement intéressées, car certains patrons ont tout avantage

à avoir leurs ouvriers soumis à une discipline militaire : il nie avoir reçu les protestations des syndicats d'inscrits citées par M. Leygue, mais dit avoir reçu, en faveur de ses réformes, des dépêches et des protestations nombreuses émanées des syndicats dont on invoque l'autorité.

M. Emile Chautemps succède à M. Pelletan et insiste sur la perturbation et la désorganisation des services résultant de la réforme : en ce qui touche une partie de leurs attributions, les nouveaux fonctionnaires sont soustraits à l'autorité du Préfet maritime, qui conserve cependant toute la responsabilité en ce qui concerne d'autres attributions très importantes des administrateurs, telles que le recrutement et la mobilisation des inscrits.

Les inscrits sont placés, de par le régime de l'Inscription Maritime, dans une situation particulière : « comme marin navigant à bord d'un bateau de commerce ou de pêche pour acquérir des droits à la pension de retraite ou comme pensionnaire de la Caisse des Invalides, il sera administré par le Commissaire de la marine qui leur servira de tuteur ou de notaire, suivant les circonstances. »

C'est le Commissaire qui, placé sous la dépendance du Préfet maritime, établissait « le lien moral » entre la marine de commerce et la marine de guerre.

MM. Armez, Bénezech, Carnaud et Guieysse viennent ensuite appuyer les déclarations du Ministre de la Marine.

La Chambre consultée a voté le chiffre des crédits demandés par le ministre.

Le Sénat s'est prononcé dans le même sens.

Telle est la réforme apportée dans les corps du Commissariat de Marine au point de vue de l'Inscription Maritime (1).

Nous estimons que M. Pelletan, au lieu de prendre une mesure aussi radicale que contestable au point de vue de la légalité, aurait pu se borner, non à créer un corps nouveau, mais à assigner à une partie des officiers du Commissariat les fonctions dévolues au nouveau corps des Administrateurs. Séparés, en ce qui concerne l'avancement de leurs collègues des arsenaux et des bâtiments de la flotte de guerre ils auraient formé une section à part du Commissariat sans entraîner de modifications dans les cadres et dans le commandement, qui, pour les arrondissements, serait demeuré centralisé entre les mains du Préfet maritime. Un décret aurait suffi pour appliquer cette mesure qui

---

(1) M. Lockroy, parlant des réformes de M. Pelletan : « On aperçoit un malheureux petit décret, copie assez informe d'un décret plus ancien dont il aggrave les défauts et dont il méconnaît le caractère, qui « démilitarise » le service de l'Inscription Maritime et confie à des civils l'opération si délicate et si essentiellement militaire de la mobilisation. Dans un texte étonnant où rien n'est prévu ni organisé, les nouveaux fonctionnaires relèvent directement du ministre, pour une partie de leurs attributions, pour l'autre du Préfet maritime ; en qualité de civils ils ont des galons et un uniforme, mais en qualité d'officiers, comme on leur accorde l'assimilation, ils ne font pas de service militaire. »

E. Lockroy. Cinq ans de marine. — *Revue politique et parlementaire*, 10 juillet 1903, p. 25.

n'aurait pas, en apparence, apporté de grandes modifications au régime antérieur.

L'organisation générale du service de la Marine est une des causes de ces réformes fréquentes, mais la complexité des divers services qui s'enchevêtrent, se confondent, s'opposent, est un obstacle à leur réussite (1).

« Cette complexité, dit M. Méric, sénateur, n'est pas due seulement à la multiplicité et à la variété des besoins, mais encore au régime d'arbitraire qui caractérise l'administration de la Marine. Aujourd'hui, comme autrefois, la marine constitue un domaine spécial, extérieur en quelque sorte à la nation, ayant ses règles propres, ses traditions et sa routine. Le régime des décrets, on pourrait dire « du bon plaisir » sous lequel elle a toujours vécu, fait du ministre de la marine une sorte de vice-roi. Cette situation est fortifiée par l'indifférence de l'opinion à l'égard de ce grand corps, fortifiée encore par l'instabilité ministérielle. A ce service plus qu'à tout autre peut s'appliquer l'aphorisme connu : « Les ministres passent, les bureaux restent ». Chaque ministre veut marquer son rapide passage par une création ou une réorganisation nouvelle ; ce que l'un a fait, l'autre peut le défaire, mais on ne détruit rien, on ne simplifie rien ; on complique, on amoncelle. Le résultat

---

(1) Rapport au Sénat du Budget de la Marine pour 1903, par M. Méric, p. 1.

inévitable, c'est la confusion des attributions et la dispersion des responsabilités (1). »

---

(1) A la date du 3 juillet 1903, M. Camille Pelletan a déposé sur le bureau de la Chambre des Députés en projet de loi organisant le corps des Administrateurs de l'Inscription Maritime (renvoyé à la Commission de la Marine). *J. O.* Doc. Parl. — Ch. des Dép. Annexe nº 1166, p. 2049. — Rapport Guieysse sur le projet de loi du 3 juillet 1903. Doc. Parl., Ch. des Dép., 1904, Annexe 1431, p. 4.

CHAPITRE II

Personnes soumises au régime de l'Inscription Maritime et formalités de cette dernière

---

SECTION I

Personnes soumises au régime de l'Inscription Maritime.

Les Français et les naturalisés Français (1) qui se livrent à la navigation maritime et l'exercent à titre professionnel sont susceptibles d'être l'objet d'une inscription (2) (art. 1er, loi 24 déc. 1896).

---

(1) La loi aurait pu se contenter de dire « les Français » car l'individu devient français du jour de sa naturalisation.

(2) Un arrêté du 14 fructidor an VIII soumettait à l'Inscription Maritime les marins étrangers mariés à des françaises. On considérait également autrefois comme devant être inscrits et pouvant être appelés au service de l'Etat, les marins étrangers qui avaient été admis à établir leur domicile en France, mais cette pratique a été abandonnée. Inst. ministérielle du 28 novembre 1866.

Ceux qui ne sont pas de véritables marins sont donc écartés. Quant aux marins fluviaux, qui constituent pour la flotte une précieuse ressource, la loi du 24 décembre ne les met pas de côté, puisqu'elle maintient les limites du domaine géogragraphique soumis à l'Inscription Maritime « aux « ports, rades, étangs salés et canaux jusqu'au « point où la marée se fait sentir et pour ceux où « il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les « bâtiments de mer peuvent remonter. » (art. 1.)

Sont inscrits maritimes, les français qui, domiciliés dans les limites que nous venons d'indiquer, se livrent à la pêche ou à la navigation d'une façon habituelle et en retirent leur principal moyen d'existence (1).

Il ne faut donc pas que ce soit là l'accessoire d'une autre profession ou un simple moyen d'augmenter les ressources procurées par le métier qu'ils exercent ou la solde dont ils peuvent bénéficier comme participants à un service public quelconque.

Si la navigation ou la pêche était exercée dans de semblables conditions, elle ne pourrait pas donner lieu à une inscription provisoire et encore moins à une inscription définitive et si elle était pratiquée seule par un marin déjà inscrit, elle entraînerait sa radiation au bout de 3 ans d'après l'article 15 de la loi du 24 juin 1897.

---

(1) L'obligation de l'Inscription porte donc sur tous les marins de tous grades et de toutes professions et sur les mécaniciens et chauffeurs exerçant la navigation maritime.

Jusqu'à la loi du 4 juin 1864, l'Inscription Maritime comprenait aussi certains ouvriers employés aux travaux des ports, des arsenaux et autres établissement maritimes où ils étaient chargés de la construction, de l'entretien et de la réparation de l'immense matériel composant la flotte et les approvisionnements qui lui sont indispensables. Ces ouvriers étaient de deux classes, ceux de l'Inscription Maritime et les ouvriers libres. Suivant leur classe, ils jouissaient ou ne jouissaient pas des privilèges des inscrits et n'étaient pas tenus des mêmes obligations. Depuis cette loi, il n'y a plus dans les arsenaux que des ouvriers libres; quant aux ouvriers embarqués, ils dépendent de l'Inscription Maritime.

Les modes de navigation que le législateur ne considère pas comme ayant le caractère de professionnelle et qui, par suite, ne peuvent donner lieu à l'inscription de ceux qui s'y livrent, sont énumérés limitativement par l'article 3 de la loi du 24 décembre 1896, article qui a surtout pour but de réprimer l'abus connu sous le nom de navigation fictive.

N'est pas reconnue comme navigation professionnelle :

1° La navigation à bord des bâtiments de plaisance, sauf en ce qui concerne le personnel salarié antérieurement inscrit et affecté à la conduite de ces bâtiments.

L'expression « antérieurement inscrits » ne saurait écarter le personnel non inscrit avant la promulgation de la loi. Elle signifie que la naviga-

tion exercée à bord des bâtiments de plaisance par des marins inscrits antérieurement à la date de leur embarquement sur ces bâtiments, sera considérée comme exercée à titre professionnel, s'ils sont affectés à la conduite des dits bâtiments (1).

2° La navigation ayant pour objet l'exploitation des propriété riveraines, agricoles ou industrielles, lorsqu'elle ne constitue pas une industrie de transport.

3° La navigation ayant uniquement pour objet l'exploitation des parcelles concédées sur le domaine maritime (parcs, viviers, huitrières, moulières, etc.).

Ces dernières exploitations sont donc mises sur le même pied que celles des propriétés riveraines, agricoles ou industrielles, car les personnes qui se livrent à ce genre de navigation, usent simplement de la mer pour se rendre à l'emplacement dont elles sont concessionnaires ou propriétaires. Ces personnes ne font pas métier de marin et la navigation n'est que l'accessoire ou la conséquence obligatoire de leur principale industrie.

Il n'en est pas de même de la navigation du patron pêcheur qui pratique la pêche en vue d'alimenter le parc, vivier, réservoir, etc., qui lui a été concédé. Pour celui-là, la navigation et la pêche constituent bien une industrie principale ayant un caractère professionnel.

---

(1) Instr. min. mar., 17 août 1897. *Bull. off. mar.*, 1897, p. 159.

4° La navigation de ceux qui, non antérieurement inscrits, ne remplissent pas à bord un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment. Se trouvent, par exemple, dans ce cas les maîtres d'hôtel, cuisiniers, domestiques, interprètes et employés à bord des paquebots.

A part les quatre exceptions que la loi énumère, toutes les autres navigations au long cours, au cabotage, au bornage, à la grande et à la petite pêche confèrent à ceux qui s'y livrent, le droit de réclamer leur inscription sur les registres de l'Inscription Maritime.

Une loi du 20 juillet 1897 a, d'ailleurs, apporté une sanction pratique à l'article 3 de la loi du 24 décembre 1896, en instituant un régime spécial à l'égard des navigations qui n'ont pas le caractère professionnel et en modifiant le mode d'évaluation des services donnant droit à demi-solde, en vue d'obliger ceux qui y prétendent à exercer réellement la navigation.

Le rôle d'équipage, étant le titre d'après lequel elle constate les services donnant droit à la pension demi-solde, l'autorité maritime ne délivre plus de rôle qu'aux seuls bâtiments qui se livrent à une navigation véritable, c'est-à-dire, aux navires montés par des marins de profession et affrontant les risques de la mer. Quant aux embarcations de plaisance et à celles qui servent à l'exploitation des propriétés riveraines, des parcs et autres concessions, elles ne reçoivent plus qu'un simple permis de navigation.

Certaines dispositions de cette loi, contenues

dans l'article 6 sont visées par le projet de loi du 22 octobre 1901 qui tend à rendre égal pour tous les marins le mode de computation du temps de service donnant droit à la demi-solde. Nous y reviendrons en traitant des demi-soldes.

SECTION II

FORMALITÉS DE L'INSCRIPTION MARITIME

Les Français qui commencent à se livrer à la navigation maritime à titre professionnel, doivent se présenter devant l'Administrateur de l'Inscription Maritime du port où ils embarquent, munis de leur acte de naissance ou de toute autre pièce en tenant lieu (1).

---

(1) Si le mineur né en France de parents étrangers ne peut acquérir définitivement la nationalité française en contractant un engagement dans l'armée française et notamment en se faisant porter sur les contrôles de l'Inscription Maritime, un tel engagement n'en constitue pas moins pour lui l'exercice du droit qui lui est formellement conféré par la loi du 15 juillet 1889 et qui ne peut lui être retiré par un acte administratif. En conséquence, bien qu'ayant été l'objet d'un arrêté d'expulsion, un mineur peut se faire inscrire sur les contrôles de l'Inscription Maritime et sa présence en France cesse dès lors d'être délictueuse (Aix, 18 novembre 1898. Sirey, 1901, 2. 133).

Quant aux mineurs, nés en France de parents qui n'y sont pas nés, ils doivent, lorsqu'ils demandent à être por-

Si l'individu est mineur et demande à être inscrit comme mousse ou novice, il doit être accompagné de son père ou de son tuteur, ou, à défaut, du juge de paix, et, en leur absence, produire la preuve de leur consentement à son inscription. Il lui est donné lecture des articles 4, 5, 11, 14, 15 et 19 de la loi du 24 décembre 1896, qui lui apprennent ses obligations au point de vue militaire. Acte est pris de l'accomplissement de ces formalités sur un registre où l'intéressé et son père, tuteur et éventuellement le juge de paix, apposent leur signature.

Si le père ou tuteur du déclarant mineur est absent, la pièce qui constate son consentement est annexée au registre. Si le père ou tuteur ne sait signer, on supplée à sa signature par celle de deux témoins majeurs.

Si le mineur, mousse ou novice, sait lire et écrire, il est porté sur la matricule des inscrits provisoires, mais, pour y être maintenu, il doit, à l'âge de 13 ans, présenter, soit un certificat d'études primaires, soit une attestation du maire établissant qu'il s'est conformé aux prescriptions de la loi sur l'instruction primaire obligatoire ; si non, il est rayé des matricules de l'Inscription Maritime.

Le mineur qui ne sait pas lire et écrire et qui, à

---

tés provisoirement sur les registres de l'Inscription Maritime, être mis en demeure d'opter pour la nationalité française dans les termes de l'article 9, § 2 du Code Civil.

l'âge de 13 ans, n'a pas produit l'une des deux pièces indiquées ci-dessus, ne peut être inscrit ou réinscrit, ni exercer la navigation professionnelle avant l'âge de 16 ans (1).

Aux termes de l'article 15 de la loi du 28 mars 1882, les commissions scolaires peuvent accorder, avec l'approbation de l'Inspecteur Primaire ou la demande motivée des parents ou tuteurs, des dispenses de fréquentation scolaire d'une durée de trois mois, chaque année, en dehors des vacances. Cette dispense est accordée par mesure générale à tous les mousses de 10 à 13 ans portés sur les matricules de l'Inscription Maritime, qui justifient de leur embarquement sur un navire ou bateau affecté à la navigation ou à la pêche maritime. Cette justification est faite au moyen d'un certificat délivré par l'Administrateur de l'Inscription Maritime qui a procédé à l'embarquement.

Cette obligation pour les mineurs de produire un certificat d'études ou toute autre pièce attestant qu'ils ont fréquenté l'école primaire, a pour but d'améliorer l'éducation intellectuelle des marins en général et des équipages de la flotte en particulier et enlève aux inscrits toute possibilité de se soustraire à l'observation des lois scolaires. En fait, le nombre des illettrés s'abaisse tous les jours de plus en plus sur nos côtes, grâce aux mesures spéciales qui permettent aux enfants du littoral de

---

(1) Art. 10. L. 24 déc. 1896.

concilier leurs obligations scolaires avec leur apprentissage de marin : « On peut donc prévoir, « disait M. de Kerjégu, dans son rapport à la « Chambre des Députés, que l'inscrit illettré n'exis- « tera plus qu'à l'état de souvenir, et ainsi tom- « bera l'une des critiques les plus souvent dirigées « contre l'Inscription Maritime elle-même. »

§ 1. — *Classement des Inscrits.*

Les marins remplissant les conditions et formalités que nous venons d'indiquer, sont inscrits sur les matricules de leur quartier. L'article 9 de la loi du 24 décembre 1896, les divise en trois catégories :

1° Inscrits provisoires ;
2° Inscrits définitifs ;
3° Inscrits hors de service.

1° Inscrits provisoires.

Les jeunes gens qui n'ont pas rempli les conditions requises pour être inscrits définitifs, ou qui, les ayant remplies, n'ont pas encore atteint l'âge de 18 ans, forment la catégorie des inscrits provisoires.

Ces inscrits ne sont nullement astreints au service de l'Etat; ils ne sont portés sur les matricules que pour préparer leur inscription définitive et aussi pour faire courir le temps de navigation exigé pour la retraite.

L'inscription provisoire d'un mineur lui confère

capacité (1) pour tous les actes ultérieurs de sa vie maritime (inscription définitive, devancement d'appel, engagement sur les navires de commerce, règlement à l'amiable ou judiciaire de toutes les créances en résultant) pourvu qu'ils aient lieu avec le concours du chef de service de l'Inscription Maritime. Toutefois, cette capacité cesse si le père ou tuteur, ou, à défaut, le juge de paix retire son autorisation par une déclaration signifiée au chef de service de l'Inscription Maritime.

Celui qui n'a pas obtenu son inscription définitive avant le jour de la clôture des opérations du conseil de révision, dans son département, demeure complètement soumis au régime établi par la loi sur le recrutement de l'armée de terre et perd, à partir de ce moment, tout droit aux avantages dont peuvent bénéficier les inscrits.

2° Inscrits définitifs.

Pour être porté sur la matricule des inscrits définitifs, il faut être âgé de 18 ans révolus (2) et avoir accompli, depuis l'âge de 10 ans, 18 mois de navigation. Autrefois, le temps de navigation exigé était de deux ans ; mais, comme actuellement les pêcheurs, en général, s'écartent beaucoup plus des côtes qu'autrefois, on a estimé qu'il valait mieux réduire ce chiffre à raison des plus

---

(1) Art. 51, L. 24 déc. 96.
(2) Art. 11, L. 24 déc. 96.

grands dangers que présente la navigation à laquelle ils se livrent.

Dans l'évaluation de ces dix-huit mois, la navigation dans les eaux abritées (1) compte pour sa durée effective ; le temps passé au long cours, aux grandes pêches et sur les bâtiments de l'Etat armés, autres que des pontons ou des stationnaires, est augmenté de la moitié de sa durée.

L'inscription définitive d'un inscrit provisoire a lieu d'office quand, ayant 18 ans accomplis, il s'est fait porter au rôle d'équipage d'un navire de commerce français ou sur sa demande, quand il déclare vouloir continuer la navigation. Cette demande doit être faite à l'Administration Maritime.

L'inscription définitive d'un homme au sujet duquel le conseil de revision a déjà statué, ne peut avoir lieu sans l'autorisation du Ministre de la Guerre ou de son représentant, à moins que l'intéressé n'ait été exempt, exclu ou réformé, ou qu'il ne soit sorti de la réserve de l'armée territoriale (2).

Le naturalisé français n'est inscrit que du jour de sa naturalisation et s'il a satisfait aux obligations de la loi sur le recrutement (3).

Les jeunes gens à qui l'article 8, paragraphe 4 du Code Civil, donne le droit de décliner la qualité de français dans le cours de leur vingt-deuxiè-

---

(1) Art. 11, L. 24 déc. 96.
(2) Art. 18, même loi.
(3) Art. 13, même loi.

me année et qui n'ont pas renoncé à cette faculté, ne sont inscrits définitivement qu'à vingt-deux ans accomplis (1).

Le temps d'embarquement effectué à titre professionnel par un étranger sur les bâtiments français est compté pour l'inscription définitive de cet étranger, devenu français par la naturalisation (2).

Ce sont les inscrits définitifs qui constituent, à proprement parler, le personnel soumis au régime de l'Inscription Maritime. Nous parlerons, dans les chapitres suivants, des obligations qui pèsent sur eux et des avantages qu'ils trouvent dans leur situation.

3° Inscrits hors de service.

Ce sont tous les gens de mer qui continuent l'exercice de leur profession, mais qui ne peuvent plus être appelés au service de l'Etat, à raison, soit de leur âge, dont la limite est actuellement fixée à 50 ans, soit d'un état d'invalidité ayant entraîné la réforme (3). En fait, les matelots ne sont plus levés que jusqu'à 40 ans et les officiers mariniers jusqu'à 45 ans.

Les inscrits définitifs qui ont atteint l'âge légal de passer de leur catégorie dans celle des hors de service ne sont portés sur la matricule correspon-

---

(1) Art. 13, L. 24 déc. 96.
(2) Art. 12, même loi.
(3) Art. 19, même loi.

dante à leur nouvel état qu'après avoir été signalés au Ministre de la Marine qui approuve ce déclassement.

§ 2. — *Pièces établissant la position des Inscrits.*

Le classement des inscrits des trois catégories est opéré sur des registres dits *matricules*, tenus au chef-lieu de chaque quartier par les soins de l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

1° **Matricules**

Ces matricules ou rôles sont au nombre de quatre : 1° matricule des inscrits provisoires; 2° des inscrits définitifs; 3° des hors de service; 4° des pilotes et aspirants pilotes.

Elles doivent donner les renseignements suivants :

Date de l'inscription; nom et prénoms de l'inscrit; date et lieu de naissance; filiation et signalement; renseignements sur la position des famille (la matricule des inscrits provisoires et des inscrits hors de service ne porte que la filiation); l'indication, s'il y a lieu, de la provenance d'une autre matricule ou d'un autre quartier; date des embarquements et retours; désignation du grade actuel et des grades antérieurs, avec la date de la nomination dans chacun de ces grades; le numéro, s'il y a lieu, obtenu au tirage au sort; les fonctions temporaires, actions d'éclat, récompenses honorifiques.

Les matricules portent aussi la mention des services antérieurs, des blessures ou infirmités, enfin l'indication détaillée avec décompte en années, mois et jours des services depuis l'inscription sur la matricule. On y porte aussi la lettre caractéristique de la classe de mobilisation à laquelle appartient l'inscrit.

L'Administrateur de l'Inscription Maritime inscrit sur les matricules des inscrits provisoires les mousses et les novices. Les premiers sont les individus de dix à seize ans ; les seconds sont ceux âgés de seize ans ne réunissant pas les conditions exigées pour être inscrits définitivement.

Les pilotes côtiers ou lamaneurs et les aspirants appelés à les seconder et à les remplacer sont portés sur la matricule des pilotes et des aspirants pilotes.

La matricule des hors de service comprend les marins qui, bien que continuant l'exercice de leur profession, ne peuvent plus être appelés au service de l'Etat.

Un règlement du 7 novembre 1866 exigeait également la tenue d'une matricule spéciale des maîtres au cabotage et des capitaines au long cours, mais une décision ministérielle du 9 décembre 1899 l'a supprimée et remplacée par des fiches individuelles établies par le bureau de la Navigation commerciale qui les conserve (1).

---

(1) Les officiers mariniers et les quartiers-maîtres sont inscrits sur la même matricule que les matelots, mais leur grade doit y être indiqué dans une colonne spéciale.

La tenue des matricules est réglée par l'article 66 de la loi du 24 décembre 1896 et les articles 27 et 30 de l'instruction du 12 juin 1897. Elles doivent présenter d'une façon complète, à tout moment, les renseignements relatifs à la situation des inscrits par rapport à leur situation militaire, ainsi que ceux qui ont trait à leur spécialité (grade, domicile, position actuelle, etc.). Les mouvements d'embarquement et de débarquement des inscrits non présents au service sont portés sur les matricules dès la réception des avis de mutation et d'après le rôle d'équipage dont les bâtiments de commerce sont obligatoirement munis (1).

Il est expressément défendu de rien gratter sur les matricules, et, au cas d'apostille inexacte, l'apostille est rayée à l'encre rouge, de façon à rester lisible sous la rature.

Les syndics tiennent pour tous les gens de mer de leur syndicat des extraits des matricules : ils enregistrent toutes les mutations qui se produisent intéressant les gens de mer. Le premier de chaque mois, ils adressent à l'Administrateur de l'Inspection Maritime le relevé des mutations survenues pendant le mois précédent parmi les marins de leur syndicat, telles que décès, absences, changements de domicile, arrivées ou retours ; ils doivent, d'ailleurs, se tenir en état de fournir tous les renseignements qui pourraient leur être demandés sur la situation du personnel inscrit de leur syndicat.

---

(1) Article 66. L. 24 déc. 1896.

Il n'y a, par quartier, qu'une seule série de folios et de numéros pour chacune des matricules, quel que soit le nombre de volumes. Les hommes qui y sont inscrits conservent toujours le numéro qui leur est affecté ; mais lorsqu'un inscrit passe d'un quartier dans un autre, il y prend le numéro qui suit le dernier nom inscrit et l'on doit reporter sur la matricule où il est appelé à figurer l'indication des services antérieurs.

En plus des matricules, la position des inscrits est établie par des pièces individuelles, le fascicule de mobilisation, le livret de solde et le livret matricule dont la tenue est réglée par l'instruction ministérielle du 12 juin 1897.

2° Fascicule de mobilisation.

Tout inscrit provisoire, définitif ou hors de service est pourvu d'un document, dit fascicule de mobilisation, qui indique la situation du titulaire ainsi que ses mouvements d'embarquement et de débarquement. Tous les inscrits non présents au service doivent en être munis et ne s'en dessaisir en aucun cas entre les mains d'un tiers. Il constitue pour eux un récépissé des déclarations de déplacement auxquelles ils sont tenus par la loi, de l'âge de vingt à cinquante ans, et il leur sert à justifier, à toute réquisition, leur présence dans leur résidence actuelle.

Le fascicule est ouvert au moment de l'Inscription provisoire par les soins de l'Administrateur de l'Inscription Maritime du quartier. Les seules

indications à y porter en ce moment consistent dans les extraits de la matricule et dans l'autorisation de s'embarquer à bord des navires de commerce français. On enregistre ensuite sur les fascicules les mouvements d'embarquement et de débarquement des titulaires, ainsi que les délégations, avis de dettes, etc. Lorsque l'inscrit est levé, le fascicule lui est retiré et transmis à son quartier d'inscription, jusqu'à ce que l'intéressé quitte la marine de l'Etat.

Quand il est congédié, le fascicule lui est alors remis après avoir été complété par l'indication de sa situation militaire et des dates des passages successifs dans les diverses catégories, d'après les indications portées sur le livret matricule.

§ 3. — *Renonciation à la navigation.*

Les gens de mer peuvent, quel que soit leur âge, renoncer à l'exercice de leur profession. Cette possibilité de renoncer à leur profession n'était pas reconnue aux marins avant l'Ordonnance du 31 octobre 1784.

Mais il est facile de comprendre que ce droit ne peut plus être admis en temps de guerre : en effet, la renonciation n'est pas définitive, si elle n'est faite que dans l'année qui précède le temps de guerre ; les gens de mer peuvent alors être levés malgré leur renonciation.

Les formalités relatives à la renonciation sont énumérées dans l'article 16 de la loi du 24 décem-

bre 1896, qui prévoit une déclaration, soit au chef de service de l'Inscription Maritime, ou au consul, soit au Conseil d'administration du corps des équipages dont fait partie l'inscrit.

L'article 30 de la loi du 15 juillet 1889 impose, en outre, aux marins qui renoncent au bénéfice de l'Inscription Maritime, l'obligation d'en faire la déclaration au maire de leur commune, dans le délai de deux mois, sous peine d'amende. Toutefois, s'il s'est écoulé vingt-cinq ans depuis la date initiale de son service, le renonciataire est dispensé de faire cette déclaration.

Effets de la renonciation.

Les inscrits sont rayés des matricules de l'Inscription Maritime un an après avoir fait la déclaration de renonciation et ils ne jouissent plus des avantages qui résultent de l'Inscription, à moins qu'ils n'aient repris l'exercice de la navigation. Par exception, si la renonciation de l'inscrit est faite en vue de lui permettre d'entrer dans un corps organisé militairement, l'autorité maritime décide si la renonciation doit avoir un effet immédiat.

Dans tout autre cas, tant que le délai d'un an n'est pas écoulé, le renonciataire n'est dispensé ni de la levée, ni d'aucune des obligations que comporte son état et il reste soumis aux juridictions et aux pénalités spéciales aux inscrits.

De même, si au moment de l'échéance de cette année d'attente, il se trouve au service de l'Etat,

il doit terminer la période de présence au pavillon qu'il était tenu de faire en sa qualité d'inscrit.

Les inscrits maritimes renonciataires qui ont été rayés des matricules de l'Inscription Maritime, ne jouissent plus et ne peuvent plus jouir des avantages attachés à cette inscription. Aux termes de l'article 30 de la loi du 15 juillet 1889, ils sont tenus d'accomplir dans l'armée active les trois années de service que cette loi impose à tous les Français. Toutefois, il leur est tenu compte du temps qu'ils ont déjà passé au service de l'Etat. A la fin de ce service, ils subissent le sort de la classe à laquelle ils appartiennent. Cette disposition, applique aux marins inscrits la pratique qui était suivie par l'Administration de la Marine sous l'empire de la loi du 21 mars 1832 (1).

§ 4. — *Radiation d'office.*

Les marins, inscrits provisoires ou définitifs, qui, hors le cas de force majeure, sont restés trois années sans naviguer, sont rayés d'office des matricules, en exécution de l'article 15 de la loi du 24 décembre 1896.

Sont considérés comme se trouvant dans un cas de force majeure et, par conséquent, ne sont pas

---

(1) Dalloz. Supplément au Répertoire. V° *Organisation maritime*, n° 68. Inst. min. mar., 12 juin et 17 août 1897. *Bull. off. mar.*, p. 161 et page spéciale.

rayés des matricules, les marins vétérans, les guetteurs sémaphoriques et les inscrits classés comme non disponibles, dont l'énumération est donnée à l'article 358 du décret du 30 avril 1897, sur l'organisation des équipages de la flotte.

Cette radiation d'office ne s'applique pas, non plus, aux capitaines au long cours qui, se trouvant dans une situation spéciale, ne sont pas mobilisables au même titre que les autres inscrits. Leur rappel ou leur mobilisation ayant lieu par décision ministérielle ou décret spécial, ils doivent toujours demeurer à la disposition du Ministre.

Il n'en est pas de même des maîtres au cabotage, qui sont mobilisés en même temps que la catégorie dans laquelle ils sont classés ; ils doivent être traités comme les autres inscrits maritimes, et, par conséquent, être rayés des matricules, s'ils restent trois ans sans naviguer, hors le cas de force majeure.

Quant aux pilotes et aspirants-pilotes, ils sont classés parmi les non-disponibles.

La radiation d'office n'est pas applicable : aux pilotes invalides qui doivent rentrer dans la catégorie des hors de service, soit par suite de leur âge s'ils ont plus de cinquante ans, soit, parce qu'ils ont été réformés avant cet âge ; aux inscrits hors de service, c'est-à-dire, à ceux qui ont atteint l'âge de cinquante ans ou qui ont été réformés ; aux marins qui ayant accompli trois cents mois de navigation avant l'âge de 47 ans, cesseraient de naviguer jusqu'à leur cinquantième année, c'est-à-dire jusqu'au moment où la loi du 11 avril 1881 leur

permet de demander la liquidation de leur demi-solde. On n'applique pas, non plus, la radiation d'office aux marins de l'Etat retraités qui sont susceptibles d'être mobilisés jusqu'à l'âge de cinquante ans.

Formalités de la radiation d'office.

Trois mois avant la fin de la période triennale qui précède la radiation d'office, les Administrateurs de l'Inscription Maritime font avertir les intéressés qu'ils vont être rayés des matricules, à moins qu'ils ne reprennent effectivement l'exercice de la navigation. L'instruction du 12 juin 1897 dit (article 15, § 4) que les inscrits rayés d'office sont tenus de faire, de même que les renonciataires, la déclaration au maire.

Les hommes rayés sont affectés à l'armée de terre ou de mer suivant les mêmes règles que pour les renonciataires.

Si le marin qui a été rayé des matricules reprend la navigation d'une manière effective, il est réinscrit sur la matricule et se retrouve dans la situation qu'il avait au moment de sa radiation (1).

---

(1) Il n'est pas ouvert de nouveau feuillet à l'inscrit qui reprend la navigation (Dépêche ministérielle du 28 juillet 1899).

CHAPITRE III

Obligations résultant de l'Inscription Maritime

I. — OBLIGATION DE SERVIR DANS L'ARMÉE DE MER

La principale des obligations qui pèsent sur les inscrits définitifs, est qu'ils doivent accomplir leur service militaire dans l'armée de mer, de l'âge de 18 à 50 ans, et cet assujettissement les dispense de tout autre service public (1).

SECTION PRÉLIMINAIRE

INSCRITS EXCLUS DE L'ARMÉE DE MER

Avant d'examiner comment l'autorité maritime procède à l'appel des hommes qui doivent compo-

(1) Articles 4 et 5, loi du 24 décembre 1896.

ser les équipages de la flotte, nous allons nous occuper du sort de certains inscrits que la loi met dans une situation spéciale, au point de vue du service militaire.

Ces hommes sont ceux qui, à raison des condamnations qu'ils ont subies, se trouvent dans l'une des catégories prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée : ils sont, sous réserve de l'article 6 de la même loi, traités suivant les mêmes règles que les hommes du Recrutement (1). Ils sont exclus de l'armée de mer, mais d'une manière qui varie suivant la catégorie à laquelle ils appartiennent à la suite de la condamnation qu'ils ont encourue. Les uns sont exclus, d'une manière absolue ; d'autres sont frappés d'une exclusion partielle ; d'autres, enfin, accomplissent leurs obligations militaires dans des corps d'épreuve.

Cette disposition est nouvelle dans l'organisation du recrutement en France. Auparavant, les criminels étaient exclus de l'armée et dispensés de tout service, ce qui constituait une prime à leur indignité, en même temps qu'un danger public en cas de mobilisation, puisqu'ils étaient laissés libres à un moment où presque tous les citoyens sont sous les armes et où les événements extérieurs facilitent le désordre.

L'influence de l'ancienne législation a persisté dans le choix du nom, qui est, d'ailleurs, inexact :

---

(1) Article 7, loi du 24 décembre 1896.

les exclus sont, en réalité, des militaires non armés, puisqu'ils subissent les obligations de la loi du recrutement pendant le même temps que les autres français et qu'ils sont astreints à la discipline militaire et justiciables des conseil de guerre militaires (1).

§ 1. — *Exclusion absolue.*

L'article 7, alinéa 1er, de la loi du 24 décembre 1896, combiné avec l'article 4 de la loi du 15 juillet 1889 exclut, d'une manière absolue, de l'armée de mer :

1° Les inscrits condamnés à une peine afflictive et infamante ou à une peine infamante dans le cas prévu par l'article 177 du Code pénal;

2° Les inscrits qui, ayant été condamnés à une peine correctionnelle de deux années d'emprisonnement et au-dessus, ont été, en outre, par application de l'article 42 du Code pénal, frappés de l'interdiction de leurs droits civiques, civils et de famille;

3° Les inscrits rélégués collectifs.

Ces inscrits, condamnés, sont tenus d'accomplir ou d'achever, dans des conditions spéciales d'assujettissement, les cinq ans de période obligatoire à laquelle ils sont astreints par l'article 23 de la loi du 24 décembre 1896. Ils sont répartis entre les

---

(1) Fuzier-Herman. Vo *Marine de l'Etat*, no 920.

sections d'exclus de Brest, Cherbourg et Toulon (1).

Leur service actif accompli, ils appartiennent aux sections de mobilisation jusqu'à 50 ans, et, durant ce laps de temps, ils n'ont à répondre à aucune convocation partielle, mais au cas de mobilisation générale, ils doivent rejoindre le chef-lieu d'arrondissement maritime du quartier auquel ils appartiennent comme inscrits.

Il y a donc, sauf en ce qui concerne la durée de service actif, une grande analogie entre les inscrits exclus et les hommes exclus de l'armée de terre. Ils sont portés sur les mêmes contrôles, sont affectés aux mêmes sections et subissent le même traitement.

Quant aux inscrits, rélégués collectifs et condamnés aux travaux forcés, à la réclusion avec relégation, ils sont versés dans les sections coloniales d'exclus.

§ 2. — *Exclusion partielle.*

Les inscrits, relégués individuels, sont, en temps de paix, incorporés dans les compagnies de disciplinaires coloniaux, pendant la durée de leur service actif.

---

(1) Mise en route des inscrits exclus de l'armée, atteints par la levée permanente. Instr. min., 24 mai 1902. *Bull. Off.*, mars, p. 702.

§ 3. — *Envoi des inscrits condamnés dans des corps d'épreuve.*

1° Cas où il y a lieu à envoi dans les bataillons d'infanterie légère d'Afrique.

Une compagnie disciplinaire d'inscrits avait été instituée à Cherbourg par le décret du 14 mai 1870; transformée ensuite en une section stationnée à Oléron (Décret du 16 octobre 1890), elle a suscité de nombreuses critiques qui ont amené à considérer comme désirable la suppression de cette institution (1) Mais les termes de la loi du 3 brumaire an IV semblaient s'opposer à l'incorporation, dans l'armée de terre, des inscrits punis disciplinairement. De plus, à la suite de la loi du 15 juillet 1889 (art. 5), une inégalité de traitement existait entre les marins provenant de l'Inscription ou du Recrutement.

Aussi, lors de l'élaboration de la loi sur l'Inscription Maritime, le département de la Marine demanda que le texte relatif à la destination à donner aux hommes indignes de servir dans les équipages de la flotte, assimilât complètement les marins et militaires affectés d'antécédents judiciaires.

La loi de brumaire étant abrogée, les inscrits

---

(1) Rapport du Ministre de la Marine du 14 mai 1898.

maritimes et les hommes du Recrutement qui ont subi certaines peines correctionnelles (1) sont incorporés dans les bataillons d'infanterie légère d'Afrique.

Tel a été l'objet du décret du 24 mai 1898 qui, par son article premier, a supprimé la section spéciale des disciplinaires d'Oléron.

L'article 2 du même décret prescrit l'envoi dans les bataillons d'infanterie légère d'Afrique des inscrits qui tombent sous le coup de l'article 7, alinéa 2 de la loi du 24 décembre 1896 et des inscrits réadmis qui, étant sous les drapeaux, subissent une condamnation de trois mois au moins, pourvu que les uns et les autres aient au moins six mois à accomplir avant de terminer leur service actif.

Ces inscrits doivent être mis par l'Administrateur de l'Inscription Maritime de leur quartier à la disposition du général commandant la subdivision de région territoriale la plus proche : ils sont ensuite dirigés sur l'Algérie.

2° Cas où il n'y a pas lieu a envoi dans les bataillons d'infanterie légère d'Afrique.

L'incorporation dans les bataillons d'Afrique cesse : 1° En vertu de l'article premier de la loi du 1er mai 1897, dans le cas d'application de la loi du 26 mars 1891, sur le sursis à l'exécution. (Loi Bé-

(1) Article 5, loi du 15 juillet 1889.

ranger.) 2° Au cas d'amnistie, de grâce prononcée avant l'exécution de la peine et au cas de réhabilitation.

Les hommes des équipages de la flotte envoyés à un titre quelconque dans les bataillons d'infanterie légère d'Afrique peuvent être réintégrés dans le corps des équipages de la flotte, mais seulement à la suite d'une décision prise par le Ministre de la Marine.

SECTION PREMIÈRE

SERVICE MILITAIRE DES INSCRITS

En dehors des exceptions que nous venons d'indiquer, tous les inscrits doivent accomplir leur service militaire dans l'armée de mer (1).

---

(1) L'Inscription Maritime ne constitue pas le seul mode de recrutement de l'armée de mer; elle fournit à la Marine la plus grande partie des hommes dont elle a besoin. Depuis une Ordonnance du 2 octobre 1825, on peut prendre aussi des hommes du contingent annuel. D'après l'article 43 de la loi du 15 juillet 1889, sont affectés à l'armée de mer : 1° Les hommes fournis par l'Inscription Maritime; 2° Les engagés ou réengagés dans les équipages de la flotte ; 3° Les jeunes gens qui au moment du conseil de revision ont demandé à entrer dans les équipages de la flotte et sont reconnus aptes à ce service ; 4° A défaut d'un nombre suffisant d'hommes compris dans les trois catégories précé-

Le temps de leur assujettissement va de 18 à 50 ans et se divise en trois périodes :

1° La première période, qui s'écoule depuis l'âge de 18 ans jusqu'au jour où commence la période obligatoire. Durant cette période, les inscrits ne peuvent pas être appelés au service, sauf en temps de guerre, et en vertu d'un décret (1) ;

2° La deuxième période, dite obligatoire, est de sept années, à partir du jour, soit du premier envoi au service, soit de l'établissement de la situation de l'inscrit par suite du fonctionnement de la levée permanente (2). La date initiale est, pour les inscrits ajournés pour cause de maladie ou de faiblesse de constitution, celle de l'ajournement, et pour ceux qui, âgés de moins de 20 ans, ont été autorisés à devancer l'appel, celle de la levée.

3° La troisième période, dite de réserve (3), comprend le temps d'assujettissement postérieur à la période obligatoire et atteint tous les inscrits définitifs non réformés qui ont terminé la période obligatoire de sept ans et qui n'ont pas atteint l'âge de 50 ans.

Ces inscrits réservistes ne peuvent être levés qu'en vertu d'un décret du Président de la Répu-

---

dentes, les hommes du contingent auxquels les numéros les moins élevés sont échus par l'effet du tirage au sort ou ont eté attribués en vertu de l'article 17 de la loi du 15 juillet 1889.

(1) Art. 5 et 20, 1°. — L. 24 déc. 1896.

(2) Art. 20, 2°. — L. 24 déc. 1896.

(3) Art. 20, 3°. — L. 24 déc. 1896.

blique, mais ils peuvent être rappelés pour des périodes d'exercices, d'après les ordres du Ministre.

Quelle que soit, d'ailleurs, l'époque de la levée, l'assujettissement au service des inscrits ne prend fin que quand ils ont atteint l'âge de 50 ans.

§ 1er. — *Appel au Service.*

Nous avons déjà dit, que la loi du 3 brumaire an IV divisait les gens de mer en quatre catégories (art. 15) : la première comprenait les célibataires ; la seconde, les veufs sans enfants ; la troisième, les hommes mariés n'ayant pas d'enfants et la quatrième, les pères de famille. En principe, chacune de ces catégories ne devait être levée qu'à défaut des ressources et après épuisement complet de la précédente.

Mais, en fait, comme ce n'était qu'en cas de besoin qu'on levait les matelots, on ne pouvait atteindre ceux qui naviguaient au long cours et l'on s'adressait uniquement aux marins présents dans les ports et sur le littoral. Le résultat était que les appels ne pouvaient porter que sur les hommes les plus sédentaires appartenant pour la plupart aux deux dernières catégories, de sorte que les meilleurs marins pour l'Etat, ceux du long cours, échappaient le plus souvent à l'application de la loi sur l'Inscription Maritime.

Pour remédier à ces inconvénients, une circulaire du 9 avril 1835 prescrivit la levée perma-

nente, système qui a été toujours appliqué depuis cette époque.

a) *En France.*

Actuellement, tout inscrit définitif qui atteint l'âge de 20 ans est tenu, à moins d'empêchement dont il doit justifier (1), de se présenter devant un chef du service de l'Inscription Maritime ou un syndic des gens de mer.

S'il atteint l'âge de 20 ans quand il est en cours d'embarquement et hors de France, il doit se présenter au moment de son retour en France.

Si l'inscrit ne se présente pas, il est appelé.

Il est statué sur sa situation dans un délai de cinq jours à partir de son appel ou de sa présentation. Ce délai peut être prolongé, si l'inscrit invoque des titres à une dispense ou quelque infirmité qui doive le rendre impropre au service.

S'il ne peut pas invoquer de cas de dispense ou d'exemption, il est levé pour le service et incorporé dans l'armée de mer.

b) *Hors de France.*

Le marin inscrit qui a atteint sa vingtième année, peut également être incorporé dans les équipages de la flotte, hors de France, s'il en fait la demande, s'il est libéré de tout engagement maritime com-

---

(1) Article 21, L. 24 décembre 1896.

mercial et si le commandant de la force navale ou du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux consent à l'admettre. En cas de refus du commandant, la période d'assujettissement étroit ne court que du jour où il est statué sur sa proposition en France(1).

Si l'inscrit en résidence à l'étranger ne demande pas à être incorporé, il ne peut être levé pour le service en temps de paix que s'il rentre en France avant l'âge de 30 ans (2).

§ 2. — *Levée des inscrits.*

La levée des inscrits qui se sont présentés devant le chef du service de l'Inscription Maritime, n'a lieu que suivant les exigences du service, et non à date fixe, comme cela arrive pour les hommes incorporés dans l'armée de terre (3).

Le Ministre de la Marine peut, en effet, donner des ordres pour que la levée permanente soit suspendue momentanément et que les inscrits soient maintenus quelque temps encore dans leurs foyers;

---

(1) Art. 21, L. 24 décembre 1896.

(2) *Dépêche ministérielle*, 12 octobre 1899.

(3) L'article 21 bis du projet de loi du 22 octobre 1901 a pour but de remplacer les levées individuelles et successives par des levées semestrielles fixées par le Ministre, qui tiendrait compte des intérêts des inscrits (retour des grandes pêches, par exemple), l'instruction des marins serait plus uniforme et les envois en congé seraient plus réguliers et moins fréquents.

dans ce cas, ils reçoivent un certificat constatant la date de leur déclaration et ils obtiennent un congé renouvelable, sans solde, avec faculté de se livrer à toute espèce de navigation. Le temps passé dans cette position de sursis est compté comme temps de service à l'Etat au marin qui s'engage à ne naviguer qu'au cabotage, au bornage ou à la petite pêche durant le temps de congé.

Jusqu'en 1872, les inscrits appelés au service pouvaient se faire remplacer, mais cette faculté a cessé d'exister aujourd'hui, car le décret du 31 décembre a appliqué aux inscrits le principe d'après lequel tout Français est astreint au service personnel et obligatoire.

Aucune condition de taille n'est exigée des inscrits atteints par la levée, mais ils peuvent être ajournés pour cause de maladie ou de faiblesse de constitution.

Lorsqu'une levée a lieu, les Administrateurs de l'Inscription Maritime dressent en double un rôle de levée qu'ils adressent au Commissaire aux armements du port chef-lieu. Ce rôle indique les nom, prénoms, surnoms, le signalement, les numéros et folios du quartier, le dernier grade au service de l'Etat, les délégations que les inscrits ont souscrites avant leur départ avec la mention exacte et les indications relatives au délégataire, ainsi qu'à son degré de parenté avec le délégant ; les sommes dont ils peuvent être débiteurs envers l'Etat, la date de leur départ et celle du jour fixé pour leur arrivée à destination.

Le rôle de levée fait connaître très exactement les services antérieurs, soit dans la marine de l'Etat, soit dans la marine du commerce : les services à l'Etat depuis l'âge de 16 ans, ceux au commerce, depuis l'inscription définitive. Ils sont établis en mois et jours, et divisés, quant aux services à l'Etat, en services à la mer et à terre, dans les ports et dans les divisions.

Pour les inscrits appartenant à d'autres quartiers, l'Administrateur de l'Inscription Maritime adresse en double expédition l'état de leur levée au Commissaire des armements du port chef-lieu d'arrondissement et en donne immédiatement avis à l'Administrateur du quartier d'inscription qui expédie le rôle de levée. A leur arrivée au chef-lieu, les marins levés remettent leur feuille de route au Commissaire aux armements, qui fait sur le rôle ou l'état de levée les indications les concernant.

La levée est, avons-nous dit, ordonnée par le Ministre de la Marine, suivant les besoins de la flotte ; aussi, faut-il qu'il soit renseigné d'une façon très complète sur la situation, le nombre des inscrits : à cet effet, les Administrateurs de l'Inscription Maritime lui fournissent périodiquement les états des gens de mer de leurs quartiers.

Dans tous les cas, les inscrits définitifs âgés de 18 ans (1), ayant au moins $1^{m}54$ de taille et reconnus aptes à faire un bon service, peuvent être admis à devancer l'époque à laquelle ils auraient dû

---

(1) Article 38, L. 24 déc. 1896.

être appelés : la période obligatoire de leur service, court, dans ce cas, du jour de leur levée anticipée.

L'autorité maritime ne doit donc mettre en route pour le port chef-lieu que des jeunes gens dont l'autorité médicale a constaté l'aptitude. Ils sont, d'ailleurs, soumis à une contre-visite dès leur arrivée au dépôt.

§ 3. — *Service actif des inscrits en temps de paix.*

Les inscrits maritimes levés pour le service doivent accomplir la période obligatoire fixée à sept années par l'article 20 de la loi de 1896.

Cette période obligatoire (1) se subdivise elle-même en une durée de service actif qui est de cinq années et une durée de disponibilité qui est de deux ans.

Il y a là, on le voit, une inégalité de traitement et une charge beaucoup plus lourde pour les inscrits que pour les hommes du recrutement qui n'ont que trois ans de services à accomplir dans l'armée active.

Cette inégalité sera encore plus marquée quand la loi sur le service de deux ans, déjà votée par le Sénat, aura reçu l'approbation de la Chambre des Députés.

---

(1) Article 23, L. 24 déc. 1896.

Il est vrai de dire que les marins ne font pas cinq années de service effectif; le temps passé dans les équipages de la flotte oscille entre trente-neuf et quarante-huit mois, suivant les besoins du service et d'après les ordres du Ministre (1).

Cette durée du service des inscrits, qui n'est plus, comme sous l'empire des lois militaires précédentes (2), en harmonie avec celle imposée aux hommes du recrutement, est nécessaire dans l'intérêt de la défense nationale et les avantages qui ont été conférés aux inscrits sont destinés à compenser l'inégalité qui résulte de leur plus long assujettissement au service militaire.

D'ailleurs, les difficultés d'un métier très long à apprendre, l'impossibilité d'un rapatriement à date fixe, la nécessité d'avoir toujours sous la main une réserve prête à embarquer, justifient et réclament cette durée :

« La marine, dit M. de Lanessan, dans l'exposé

---

(1) Les inscrits renvoyés dans leurs foyers avant d'avoir terminé la période de service actif de 5 ans, pour toute autre cause que par suite de dispense ou de réforme, se trouvent dans la position de congé illimité. — La circulaire ministérielle du 9 octobre 1903 a fixé à 44 mois la durée du service effectif des inscrits. Une circulaire du 1er janvier 1904 l'a ramenée à 42 mois et une dépêche ministérielle du 15 février 1904 l'a reportée à 44 mois; une autre dépêche du 7 avril 1904, à 46 mois.

(2) L. 21 mars 1832, 7 ans, L. 27 juillet 1872, 5 ans.

« des motifs du projet de loi du 22 octobre 1901,
« est un instrument auquel notre politique exté-
« rieure doit pouvoir recourir à toute heure. Le
« régime de l'Inscription Maritime, tel qu'il existe
« actuellement, permet de répondre à cette fin...
« Des événements comme ceux de Chine se pro-
« duisent-ils, la marine peut trouver immédiate-
« ment le personnel déjà inscrit que réclament
« les armements extraordinaires. Il lui suffit de
« prolonger de quelques mois la durée du service.
« Dès que la crise est passée, la période de ser-
« vice est réduite, le niveau redevient normal,
« sans à coup, par le seul jeu de l'organisme. On
« peut suivre l'influence de la politique extérieure
« dans la courbe de la durée du service effectif des
« inscrits. Longtemps maintenue à 42 mois, la durée
« normale a oscillé entre 40 et 48 mois avant 1896 ;
« tombée à 40, puis à 36, en 1897, elle remonte à
« 42 mois au début de 1898; brusquement portée
« au maximum de 60 mois en octobre de cette an-
« née (Faschoda), elle redescend rapidement à
« 52 mois en 1899, pour s'élever à 56 mois à la fin
« de l'année 1900 (Chine). »

Pendant la période de disponibilité qui dure deux ans, les inscrits sont renvoyés dans leurs foyers, mais restent soumis aux appels que le Ministre peut ordonner. Cette faculté, pour le Ministre de la Marine, de pouvoir rappeler les hommes sans publicité et par simple décision pouvant être notifiée individuellement aux intéressés, offre de grands avantages au point de vue de la mobilisation ; de plus, elle offre un grand intérêt au point

de vue diplomatique, la publicité d'un décret pouvant amener des complications (1).

Quelle que soit, d'ailleurs, la date initiale du service, le passage des inscrits dans la réserve de l'armée de mer a lieu quand ils ont atteint l'âge de 30 ans, lorsqu'ils n'ont encouru aucune responsabilité pour le retard apporté à leur levée.

Mais, pour les inscrits condamnés à l'emprisonnement, en vertu d'un jugement ou d'une punition disciplinaire, on doit déduire, pour le calcul de leur période d'activité, le temps pendant lequel ils ont été empêchés de remplir leurs obligations d'activité; néanmoins, leur assujettissement ne peut pas s'étendre au-delà de l'âge de 50 ans. Quand un inscrit maritime a été condamné avant d'être atteint par la levée permanente, cette condamnation est sans effet, si son élargissement a eu lieu avant la date de la levée.

Quand l'inscrit maritime a été condamné ou puni pendant sa présence sous les drapeaux, il complète, aussitôt après son élargissement, le temps d'activité effective exigé des autres inscrits, le temps passé en prison ne lui comptant pas. La date de son passage dans la disponibilité et dans la réserve doit être retardée d'un temps égal à celui de la peine subie. De même, lorsqu'il a contracté une réadmission avant ou après avoir accompli la période active, ou lorsqu'il est en possession d'une

---

(1) Ruben de Couder. Supplément. V° Inscription Maritime.

dispense, son passage dans la réserve ou la disponibilité est toujours retardé d'un temps égal à celui de la peine subie (1).

§ 4. — *Réadmission des inscrits.*

Pendant toute la durée de son assujettissement, à partir du jour de l'expiration de la période de service effectif exigé pour être envoyé en congé illimité, l'inscrit définitif peut être réadmis au service pour des périodes isolées ou immédiate-

---

(1) Service militaire dans les marines étrangères :

Allemagne. — La durée du service militaire est de 7 ans, dont 3 de service effectif et 4 dans la réserve, plus 5 ans dans la seewher de 1re classe ; la seewher de 2e classe comprend les hommes qui, n'ayant pas servi dans la flotte, sont incomplètement exercés.

Espagne. — La durée du service militaire dans la flotte espagnole est de 8 ans : 4 ans dans l'armée active et 4 dans la réserve.

Italie. — Les marins sont répartis en trois séries : ceux de la première font 4 ans de service actif et restent 8 ans dans la position de première réserve en congé illimité ; ceux de la seconde font partie de la réserve pendant 12 ans ; ceux de la troisième sont exempts de tout service.

Japon. — Engagés volontaires pour une durée de 7 à 9 ans.

Russie. — 7 ans de service actif et 8 ans dans la réserve.

En Angleterre et aux Etats-Unis, la flotte se recrute au moyen d'engagements volontaires pour une durée de 3 ans au moins.

ment successives de deux, trois, quatre ou cinq ans.

Cette réadmission peut aussi avoir été obtenue pendant que l'inscrit accomplit sa période obligatoire pour produire son effet du jour où cette période prend fin : elle donne droit à des primes dont la quotité et le mode de paiement sont déterminés par des décrets (1).

§ 5. — *Convocations à des périodes d'exercices.*

En plus du service actif que les inscrits doivent accomplir, l'article 24 de la loi du 24 décembre 1896 prévoit deux périodes d'exercices, chacune d'une durée de quatre semaines, pour lesquelles, d'après les ordres du Ministre, ils peuvent être convoqués en temps de paix, entre vingt-cinq et trente-cinq ans.

On a voulu assimiler tout à fait, dans ce cas, les inscrits aux réservistes de l'armée de terre : « C'est, disait M. Taulier, une innovation rendue nécessaire par les perfectionnements incessants de nos armements. »

En principe, la première période est accomplie entre 25 et 26 ans et la seconde entre 30 et 31 ans.

Par suite, l'appel s'applique annuellement et

---

(1) V. D. du 13 avril 1897, art. 68 à 80 ; — *Bulletin officiel mar.*, 97, page spéciale et arrêté du 5 juin 1897, *idem*.

simultanément aux inscrits qui ont 25 ou 30 ans accomplis au 1er janvier de l'année de l'appel.

Les marins qui, pour un motif quelconque, ont été congédiés du service actif après l'âge de 24 ans, ne sont appelés à faire leur première période d'exercices que lorsqu'il s'est écoulé 18 mois au moins depuis leur congédiement. Si, par suite de cette disposition, il s'est écoulé moins de 18 mois entre la fin de la première période et le moment où ils doivent être convoqués pour la deuxième, le deuxième appel n'a lieu pour eux que l'année suivante. Dans tous les cas, les inscrits doivent être convoqués avant l'âge de 35 ans.

Les appels annuels pour les périodes d'exercices ont lieu (1) :

1° Pour la première période : le premier lundi de février, en ce qui concerne les inscrits ayant atteint l'âge de 25 ans avant le 1er janvier et ceux qui, ayant dépassé 26 ans, ont été congédiés avant 24 ans, ou qui n'ont pas répondu aux convocations précédentes et le premier lundi de juillet, pour les inscrits qui n'ont pas répondu aux appels précédents, parce qu'ils étaient malades, absents ou qu'il ne s'était pas écoulé 18 mois depuis leur congédiement (2).

---

(1) Instruction Min. Mar., 12 juin 1897, art. 129 et s. *Bull. Off. mar.* 97, page spéciale.

(2) On ne convoque pas, pour le premier appel, les élèves de la marine marchande qui n'ont pas encore obtenu le brevet de capitaine au long cours. Ceux qui sont en possession de ce brevet sont dispensés de toute obligation en temps de paix. (Inst., 12 juin 1897, art. 131.)

2° Pour la deuxième période, le premier lundi de novembre sont convoqués les inscrits qui ont atteint l'âge de trente ans avant le 1er juillet et ceux qui n'ont pas répondu aux convocations précédentes.

En principe, l'appel est fait en vertu d'ordres individuels. Le voyage est compté dans la durée des 28 jours: il s'étend, non seulement aux inscrits libres de tout engagement, mais encore à ceux embarqués sur des bâtiments ne devant pas partir avant la fin de la période d'exercices. Dans tous les cas, les Administrateurs de l'Inscription doivent ménager les intérêts des hommes ainsi que ceux des armateurs, tout en observant le règlement. Ils peuvent accorder des ajournements, sans que cette faveur ait pour effet de retarder la période d'exercice, jusqu'à ce que les intéressés aient atteint l'âge de 35 ans.

Les Adminstrateurs adressent au Préfet maritime la liste des marins ajournés, avec l'indication des motifs et de la date de l'ajournement.

Les inscrits qui ont accompli effectivement sous les drapeaux la période de service actif de 5 ans, sont dispensés de la première période d'exercices, mais le fait d'avoir été titulaire d'une dispense de service actif n'exempte pas de l'obligation d'accomplir les deux périodes d'exercices.

Ainsi, en dehors de ce cas, il ne peut être accordé de dispense, à titre de soutien de famille, par exemple, soit pour la première, soit pour la deuxième période d'exercices, c'est par les ajournements seulement, qu'on essaye de maintenir l'équilibre entre les divers intérêts en jeu.

Les inscrits utilisables à terre et les affectés spéciaux (guetteurs auxiliaires, postes dans les défenses fixes, signaleurs de batterie de côte, etc.), ne sont pas non plus dispensés de répondre aux appels pour exercices. Seuls, les non disponibles ne doivent pas être convoqués.

Ces périodes d'exercices de vingt-huit jours, inaugurées seulement par la loi du 24 décembre 1896, ont soulevé, de la part des inscrits et de celle des armateurs, d'unanimes protestations et la suppression en est demandée avec insistance.

On fait valoir que les marins du cabotage et du long cours se trouvent rarement en France pour répondre aux appels qui leur sont adressés par les Administrateurs de l'Inscription Maritime, et, à supposer qu'ils s'y trouvent, ils sont souvent obligés d'abandonner leur situation et de rompre le contrat d'engagement qui les liait au service des navires qui n'attendent pas au port que la partie de leur personnel, en train d'accomplir leur période d'exercices, ait rempli cette obligation.

Les armateurs sont donc obligés, pour combler les vides, de prendre à leurs bords de nouveaux matelots qui la plupart du temps sont peu familiarisés avec l'emploi auquel ils sont affectés. Quant à l'inscrit réserviste, il est forcé d'attendre un temps plus ou moins long avant de pouvoir contracter un nouvel engagement et durant ce temps d'attente, il retombe généralement à la charge de sa famille.

Sans doute, les inconvénients causés par cette obligation d'accomplir des périodes d'exercices

ont été un peu atténués par la loi du 18 juillet 1901, qui a décidé qu'en matière de louages de services, le contrat ne peut être rompu à raison du fait qu'on est appelé sous les drapeaux pour une période obligatoire d'instruction; mais cette loi n'entoure pas les inscrits maritimes des garanties nécessaires, leur contrat n'étant conclu, en général, que pour la durée d'une campagne.

C'est en considération de ces idées que le projet de loi du 22 octobre 1901 demande la suppression des périodes d'exercices, et l'exposé des motifs fait également ressortir, qu'au point de vue de l'instruction professionnelle, les réservistes ne peuvent guère apprendre durant le temps très court qu'ils reviennent sur les bâtiments de l'Etat. Leur présence momentanée dans la flotte de guerre constitue, pour les services administratifs de la Marine autant que pour les inscrits, des tracas et des ennuis considérables. D'un côté les appels sont individuels, d'où perte de temps considérable, et, d'autre part, les inscrits attendent souvent assez longtemps à terre avant la date de leur convocation et après leur période d'exercices sans être liés par un engagement : l'effet de leur présence sous les drapeaux, au lieu de se faire sentir vingt-huit jours, comme pour les hommes du recrutement de l'armée de terre, se prolonge de la sorte deux ou trois mois, et cela, « sans profit réel « pour la marine et pour les inscrits. »

SECTION II

EXEMPTION DU SERVICE ACTIF ET RÉFORME (1).

Les inscrits que leurs infirmités ou blessures rendent impropres à tout service dans l'armée de mer sont réformés par une commission de réforme siégeant dans chaque port chef-lieu d'arrondissement maritime et sont exemptés de toute obligation militaire.

Quant aux marins en activité de service, réformés, soit pour blessures reçues dans un service commandé, soit pour infirmités contractées dans les armées de terre ou de mer, ils reçoivent un congé de réforme n° 1 et peuvent recevoir une gratification dont le taux est actuellement fixé par une décision présidentielle du 2 juin 1898. Ceux d'entre les inscrits que leurs blessures ou infirmités rendent impropres au service à la mer ne sont pas réformés ; ils sont seulement déclarés utilisables dans un service de la Marine à terre; ils demeurent soumis aux mêmes obligations militaires que les autres inscrits; cependant, la durée et les conditions de leur service effectif en temps de paix sont déterminés par le Ministre de la Marine, suivant les besoins du moment.

---

(1) Article 29, L. 24 décembre 1896.

SECTION III

DISPENSE DU SERVICE ACTIF (1)

Les inscrits peuvent invoquer des dispenses suivant les mêmes règles que les hommes du recrutement. L'effet de ces dispenses consiste dans le renvoi dans leurs foyers des hommes qui en bénéficient, après un an, au moins, de service actif.

Au moment où l'inscrit est levé pour le service, l'Administrateur de l'Inscription Maritime doit lui faire connaître les cas de dispense prévus par la loi et lui demander s'il n'a à faire valoir aucun motif de droit ou de faveur. Si l'homme répond négativement ou renonce au bénéfice de la dispense qu'il pourrait invoquer, l'Administrateur l'informe que par le fait de sa levée il perd tout droit à la dispense qui pourrait résulter d'une cause existant en ce moment : par conséquent, toute demande de congédiement faite après son incorporation ne peut être admise que si elle résulte d'un motif survenu postérieurement (2).

---

(1) Articles 30 à 37 de la loi du 24 décembre 1896.

(2) L'inscrit ayant un motif à dispense au moment où il atteint sa vingtième année et qui se trouve en cours d'embarquement, ne pourra, lors de sa présentation, prétendre au bénéfice de cette dispense si le motif a cessé d'exister dans l'intervalle de temps. — (Dépêche ministérielle maritime, 20 nov. 1900.)

L'article 30 de la loi du 24 décembre 1896, reproduit, en principe, les dispositions établies par l'article 21 de la loi du 25 juillet 1889, pour les dispenses à titre de soutien légal de famille accordées aux hommes de l'armée de terre ou de mer provenant du recrutement.

La dispense est accordée :

1° A l'aîné d'orphelins de père et de mère ou à l'aîné d'orphelins de mère dont le père est légalement déclaré absent ou interdit.

2° Au fils unique ou à l'aîné des fils, ou à défaut de fils ou de gendre, au petit-fils ou à l'aîné des petits-fils d'une femme actuellement veuve ou d'une femme dont le mari a été légalement déclaré absent ou interdit ou d'un père aveugle ou entré dans sa soixante-dixième année.

3° Au fils unique ou à l'aîné des fils d'une famille de sept enfants au moins.

Dans ces trois cas, le frère puîné jouit de la dispense si le frère aîné est aveugle ou atteint de toute autre infirmité incurable qui le rende impotent.

4° Au plus âgé de deux frères atteints la même année par la levée permanente.

5° A celui dont le frère sera mort en activité de service ou aurait été réformé ou admis à la retraite pour blessures reçues dans un service commandé ou pour infirmités contractées dans les armées de terre ou de mer.

6° A celui qui aura un frère sous les drapeaux au moment de la levée permanente.

7° A celui dont un frère, inscrit provisoire ou

définitif, a disparu en mer, étant embarqué sur un bâtiment français, ou est mort des suites du naufrage d'un bâtiment français (1).

Au moment où la loi fut votée, les articles 30 et 32 indiquaient que les inscrits bénéficiaires d'une dispense étaient envoyés : « en congé illimité » ; or, l'article 42 de la même loi mettait, au point de vue de la mobilisation, les inscrits « jouissant d'une dispense » dans une catégorie différente de celle où étaient classés les inscrits « en congé illimité ».

Une première loi du 28 janvier 1898 est venue combler cette lacune et décider que ces deux articles devaient employer la même expression « en position de dispense ».

Les dispenses prévues par l'article 30 s'appliquent soit au moment de la levée soit pendant l'incorporation. La dispense indiquée par le paragraphe 4 de cet article, comme s'appliquant au plus âgé des frères atteints la même année par la levée permanente, n'est applicable que si les deux frères sont nés la même année qui doit être comptée du premier janvier au 31 décembre inclus (2). Si les deux frères ne se trouvent pas dans ces conditions, l'aîné ne saurait bénéficier de la dispense, quand,

---

(1) Les enfants naturels reconnus par le père ou par la mère ne peuvent bénéficier des dispenses que s'ils remplissent effectivement les devoirs de soutiens indispensables de famille.

(2) Arrêté du 5 juin 1897, modifié par l'arrêté du 7 février 1898. — *Bull. off. mar.*, 1898, p. 226.

par exemple, à la suite d'erreur ou d'omission, il n'est levé que la même année que son frère.

La deuxième loi du 28 janvier 1898 autorise l'ajournement de l'inscrit maritime qui a été dispensé par suite de la présence d'un frère sous les drapeaux au moment de la levée. Le dispensé n'est ainsi incorporé qu'après l'expiration du temps de service obligatoire de l'autre frère, comme cela a lieu pour le même cas dans l'armée de terre.

Quand un inscrit demande un ajournement comme ayant un frère qui accomplit, soit une année de service à titre de dispensé, soit sa période obligatoire, le chef du service de l'Inscription Maritime statue, après vérification des pièces, sur le droit à la dispense et à l'ajournement.

L'intéressé n'est alors levé que lorsque son frère a accompli le temps de présence effective exigé des autres inscrits ; même s'il a demandé à compléter la période effective de cinq ans, ou s'il est retenu sous les drapeaux à suite de condamnations ou de punitions.

L'ajourné est également levé quand le frère qui lui procure l'ajournement est renvoyé dans ses foyers pour une cause quelconque, dispense (par exemple à titre d'aîné de sept enfants ou de soutien de famille), réforme, inaptitude au service à la mer, etc. ; au cas de décès de son frère, la levée de l'ajourné peut n'avoir lieu qu'au moment pour lequel elle avait été fixée primitivement.

Le droit aux dispenses auxquelles les inscrits peuvent prétendre, soit au moment de leur levée, soit après leur incorporation, est établi et constaté

par l'Administrateur de l'Inscription Maritime de leur quartier. Dans le premier cas, les pièces sont envoyées en même temps que le billet de destination au commandant du dépôt des équipages de la flotte qui, après vérification, les renvoie à l'Administrateur du quartier. Dans le second cas, le dossier est transmis au commandant du dépôt ou du bâtiment où l'homme se trouve ; le dossier est, après vérification, renvoyé à l'Administrateur du quartier qui prend les mesures nécessaires pour que le marin soit congédié s'il a passé un an sous les drapeaux.

Sauf le cas d'erreur constatée, le bénéfice de la dispense est définitivement acquis aux inscrits dispensés, quels que soient les changements qui surviennent dans leur situation jusqu'au jour de leur passage dans la disponibilité.

Les inscrits qui remplissent effectivement les devoirs de soutiens indispensables de famille, sont tenus des mêmes formalités que dans l'armée de terre pour les cas analogues (relevé des contributions, avis motivé de trois pères de famille). Les dispenses sont accordées par les Préfets maritimes, suivant les ordres généraux du Ministre de la Marine.

Si les conditions exigées des inscrits pour qu'ils soient considérés comme soutiens de famille ne se trouvent remplies que lorsqu'ils sont sous les drapeaux, la dispense à ce titre peut leur être accordée, quand ils ont accompli au moins une année de service.

De même, quand la cause qui a motivé l'envoi

des inscrits en position de dispense à titre de soutien de famille vient à cesser avant leur passage dans la disponibilité, ou, quand les intéressés ne remplissent plus leurs obligations, le Préfet maritime peut, après enquête, ordonner leur levée, à moins qu'il ne leur reste qu'une année à faire pour terminer, à partir du jour où compte pour eux la période initiale du service, le temps de présence effective exigé des autres inscrits.

La dispense est également accordée, sur leur demande, aux inscrits titulaires du diplôme supérieur de la marine marchande, qui ont réuni, pendant leur temps d'étude dans les Ecoles de Commerce, le nombre minimum de points exigés par la loi, et aux autres inscrits titulaires du diplôme d'élève de la marine marchande ; ceux de ces derniers qui, à l'âge de 25 ans, n'auraient pas obtenu le diplôme de capitaine au long cours, doivent achever les cinq ans de service effectif.

D'une façon générale, les inscrits titulaires d'une dispense qui, dans le cours de leur année de service n'auraient pas satisfait aux conditions de conduite et d'instruction professionnelle déterminées par le Ministre de la Marine, sont tenus d'accomplir le temps de service normal.

Ceux qui ont été renvoyés après un an de service au moins, sont classés dans la disponibilité quand ils ont terminé l'accomplissement des cinq années de service actif, mais ils sont tenus de répondre aux appels pour périodes d'exercices de quatre semaines prescrits par le ministre. Dans tous les cas, le dispensé peut être admis à renoncer à sa

dispense pendant tout le cours de sa période obligatoire effective ou fictive, et si sa renonciation a lieu dans le courant de la cinquième année de la période obligatoire, il doit demander sa réadmission pour deux, trois, quatre ou cinq ans.

Le projet de loi du 22 octobre 1901 propose d'étendre encore le cas de dispense : « L'homme « ayant un ou plusieurs enfants à sa charge sera « considéré comme soutien de famille et, à ce « titre, sera envoyé en position de dispense, après « une année de service. Par contre, les fils aînés « de veuves ou de pères aveugles ne seront ren- « voyés, par anticipation, dans leurs foyers, que « s'ils apportent une aide effective à leur famille. « La dispense sera aussi accordée aux aînés de « cinq enfants et aux cadets de familles de huit « enfants. »

Le législateur veut, avec raison, alléger les charges militaires qui pèsent sur les familles nombreuses du littoral, et cette modification n'aura pas, selon l'exposé des motifs, une grande influence au point de vue du recrutement : elle améliorera, au contraire, dans une proportion très sensible, la situation des inscrits maritimes qui, à raison de leurs charges de famille, méritent d'être l'objet de la sollicitude toute particulière de l'Etat.

L'article 62 établit une dispense spéciale en faveur des inscrits algériens : Les inscrits portés sur la matricule des gens de mer, en Algérie, et domiciliés dans cette possession au moment de la levée, sont soumis aux mêmes règles que les inscrits de la Métropole.

Toutefois, dans l'intérêt de la colonisation, ces marins sont envoyés en congé illimité, après un an de présence effective sous les drapeaux, si leur conduite n'a pas laissé à désirer et s'ils ont satisfait aux conditions d'instruction militaire déterminées par le Ministre de la Marine.

Ceux d'entre eux qui transportent leur établissement en France, doivent compléter, dans les équipages de la flotte, la durée de service effectif exigé des inscrits de la Métropole, sans toutefois pouvoir être levés, à cette fin, après l'âge de vingt-neuf ans, ni retenus au delà de celui de trente ans.

SECTION IV

RAPPEL ET MOBILISATION DES INSCRITS

Les inscrits maritimes de 18 à 50 ans qui ne se trouvent pas effectivement sous les drapeaux, peuvent être dans une des six positions suivantes :

1° S'ils sont âgés de moins de 20 ans, leur appel ne peut avoir lieu qu'en temps de guerre et par voie de décret.

A (1). 2° En sursis de levée.

B. 3° En position de dispense.

---

(1) La lettre qui précède chaque catégorie est indiquée sur les matricules en face du nom des inscrits. Elle sert à distinguer leurs diverses positions au point de vue de la mobilisation.

A. 4° En congé illimité.

C. 5° En disponibilité.

(Le rappel des inscrits qui se trouvent dans ces quatre catégories peut avoir lieu suivant le degré d'urgence, soit par voie d'affiche, soit par la notification au domicile des intéressés d'ordres d'appel individuels, à la suite d'une décision du Ministre de la Marine.)

6° Dans la réserve.

Se trouvent dans cette catégorie les inscrits âgés de trente ans (1) et ceux qui ont achevé les deux années qu'ils doivent passer dans la disponibilité.

Les inscrits réservistes ne peuvent être rappelés qu'en vertu d'un décret : ils sont répartis en cinq catégories.

D. Inscrits âgés de moins de trente ans.

E. Inscrits âgés de trente à trente-cinq ans.

F. Inscrits âgés de trente-cinq à quarante ans.

G. Inscrits âgés de quarante à quarante-cinq ans.

H. Inscrits âgés de quarante-cinq à cinquante ans.

Le décret qui s'applique aux inscrits réservistes s'applique également à ceux des positions précédentes qui n'ont pas été rappelés avant la promulgation du décret.

De plus, parmi les inscrits qui se trouvent dans une des six positions précédentes, on distingue les utilisables à terre, les affectés spéciaux et les non disponibles.

---

(1) Article 22.

La mobilisation peut être totale ou partielle et, dans ce cas, on doit suivre les catégories de la réserve (1).

Si le rappel sous les drapeaux a lieu par voie d'affiches, les inscrits non embarqués doivent se présenter le plus tôt possible, et, au plus tard, dans les vingt-quatre heures qui suivent l'apposition des affiches; ceux qui sont embarqués sur des bâtiments de commerce se trouvant dans des ports de France doivent être débarqués immédiatement (2).

Ceux qui se trouvent aux colonies ou à l'étranger, doivent, dès qu'ils ont connaissance du décret de mobilisation, se mettre à la disposition de l'autorité consulaire ou maritime française du lieu où ils se trouvent. Ceux qui naviguent sous pavillon étranger, doivent se mettre à la disposition du consul français ou de l'autorité maritime du premier port d'escale.

Dans tous les cas, le rappel et la mobilisation des inscrits qui ne se trouvent pas dans la Métropole sont l'objet d'ordres spéciaux qui indiquent à quel-

---

(1) L'instruction du 12 juin 1897 règle les documents nécessaires au classement des inscrits dans les diverses catégories de rappel et de mobilisation.

(2) Une convention du 31 mars 1882 règle avec les compagnies de chemins de fer les conditions de transport des inscrits et un arrêté du 12 juin 1894 règle l'organisation des compagnies d'inscrits employés, en cas de mobilisation, pour l'armement des forts et des batteries de côte de la marine.

les catégories et à quelles contrées il sont applicables (1).

Aucun inscrit ne peut, dans le cas de rappel ou de mobilisation, se prévaloir de la fonction ou de l'emploi qu'il occupe, pour se soustraire aux obligations de la catégorie à laquelle il appartient.

Sont seuls autorisés à ne pas rejoindre immédiatement, quand l'appel a lieu par voie d'affiches, les inscrits employés dans certains services importants à la défense nationale et à l'intérêt public maritime (prud'hommes-pêcheurs, gardes jurés, pilotes et apprentis pilotes, gardiens de phares, services du balisage et de l'éclairage des côtes, etc.); les inscrits non disponibles, sont considérés comme mobilisés du jour de l'apposition des affiches. Il faut, pour qu'ils soient mis en route, un ordre spécial du Ministre (2).

Il n'en est pas de même des inscrits affectés spéciaux : ces hommes reçoivent, dès le temps de paix, une affectation spéciale pour le cas de rappel ou de mobilisation; ils sont soumis aux mêmes obligations que les autres inscrits; ils doivent être dirigés immédiatement sur les postes qu'ils doivent occuper et sont désignés, soit par le commandant du dépôt des équipages de la flotte,

---

(1) Articles 45 et 46, Loi du 24 décembre 1896.

(2) Le projet du 22 octobre 1901 dit que, dans le cas de mobilisation totale, les inscrits de plus de 35 ans ne seront employés au service à la mer que si le personnel fourni par les autres catégories est insuffisant. — Article 93, modifié.

soit par l'Administrateur de l'Inscription Maritime (1).

Nous venons d'étudier la plus lourde des charges qui incombent aux inscrits maritimes : leur assujettissement au service militaire de l'âge de 18 ans à celui de 50 ans. Le législateur s'est préoccupé de réduire ce temps le plus possible et dans la mesure où l'intérêt public ne peut point être compromis. Le projet du 22 octobre 1901 propose, en effet, que les inscrits ne soient plus assujettis au service que de 20 à 45 ans, par analogie avec l'armée de terre, les ressources fournies à l'armée de mer par les inscrits de 18 à 20 ans et de 45 à 50 ans ne lui étant pas indispensables.

Les inscrits pourraient devancer l'appel à partir de 18 ans, et à 45 ans ils seraient classés parmi les hors de service.

La loi du 24 décembre 1896 établit ensuite des pénalités pour sanctionner l'inobservation des obligations militaires des inscrits qu'elle place, suivant les cas, sous la juridiction des tribunaux répressifs ordinaires ou des conseils de guerre maritimes (2).

Elle prévoit les cas où les marins, par suite de manœuvres frauduleuses, n'ont pas été compris

---

(1) Sont considérés comme affectés spéciaux, les marins embarqués sur des vaisseaux de commerce réquisitionnés au cas de mobilisation au titre de croiseurs auxiliaires : cette affectation spéciale dure autant que la réquisition.

(2) Art. 69 à 71.

dans la levée qui devait les atteindre ou se sont volontairement rendus impropres au service militaire, pour se soustraire aux obligations pesant sur eux en leur qualité d'inscrits; elle punit également les complices de ces fraudes et ceux qui détermineraient arbitrairement la durée, l'ordre et les conditions des levées. Enfin, elle frappe de peines plus ou moins fortes, selon qu'on se trouve en temps de guerre ou en temps de paix, ceux qui, embarqués ou non, étant atteints par la levée permanente ou par quelque ordre d'appel ou de mobilisation, ne se présentent pas dans les délais qui leur sont assignés par la loi.

APPENDICE

INSCRIPTION MARITIME DANS LES COLONIES FRANÇAISES

L'article 63 étend le régime métropolitain de l'Inscription Maritime aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion, de la Guyane et de Saint-Pierre et Miquelon (1).

Dans les autres colonies, le régime de l'Inscription Maritime est, lorsqu'il y a lieu, institué et

---

(1) En Algérie et aux colonies la direction du service de l'Inscription Maritime est centralisée par établissement d'outre-mer (art. 67).

réglé par des décrets contresignés par les ministres chargés des services de la marine et des colonies

Ainsi, un décret du 30 octobre 1887 décide que l'inscription sur les matricules de l'Inscription Maritime n'est obligatoire, dans les colonies du Sénégal et dépendances, que pour les marins indigènes assimilés aux officiers mariniers des équipages de la flotte. Elle est facultative pour les autres marins, soit de l'État, soit du commerce.

Les marins portés à titre définitif sur les matricules de l'Inscription Maritime, dans une colonie française, peuvent être levés pour le service avec l'autorisation du commandant de la marine ou de la division navale. S'ils se trouvent en France, ils ne peuvent être levés qu'avec l'autorisation du Ministre de la Marine.

Les créoles ou indigènes provenant de l'Inscription Maritime ou de l'engagement volontaire accomplissent, sur les bâtiments des stations locales ou des stations navales, à proximité de leur colonie d'origine, le temps de service actif exigé des inscrits de la métropole ou la période pour laquelle ils sont engagés. Ils sont embarqués à la place des marins européens, dans la proportion indiquée par les règlements sur la composition des équipages de la flotte (1).

Ainsi, des décrets à la date du 15 juin 1892 et

---

(1) Décret du 30 avril 1897.

26 mai 1895, ont réglé le recrutement des marins indigènes en Cochinchine, Annam et Tonkin.

Les marins indigènes de ces colonies ne sont utilisés que sur les navires et dans les services de la station navale de ces colonies.

Ils sont employés comme matelots de pont, chauffeurs auxiliaires, mécaniciens, infirmiers, boulangers, soutiers, etc.

Ils sont embarqués dans la proportion de deux ou trois pour vingt européens, leur maximum ne pouvant pas dépasser trente-sept sur les cuirassés et croiseurs cuirassés. (Il y avait, en 1902 : 380 indigènes pour la Cochinchine et 147 pour l'Annam et le Tonkin ; soit 527 au total.)

Ces marins indigènes rendent de grands services en Extrême-Orient pour l'exécution de certains travaux auxquels il ne serait pas prudent, dans les pays très chauds, d'employer des Européens.

Nous avons déjà indiqué (p. 108) quel était le régime de faveur dont bénéficiaient les inscrits algériens. Une loi récente, du 18 juillet 1903 a créé en Algérie et en Tunisie un corps de marins indigènes, dit Baharia (ou tirailleurs de mer) affectés aux services maritimes et coloniaux, et plus spécialement, aux bâtiments de la marine nationale employés à la défense de l'Afrique du Nord. On établit, dans chaque quartier d'Algérie et de Tunisie, une inscription spéciale des musulmans qui les oblige à servir pendant trois ans au moins à bord des bâtiments de la flotte nationale ou dans tout autre service relevant du Ministère de la Marine, à exercer jusqu'à 45 ans une profession maritime

et à se tenir, pendant ce même temps, à la disposition du Ministre de la Marine. En compensation, ils ont droit à une prime d'engagement, à une pension de retraite et à une haute paye (s'ils sont employés par l'Etat, soit par rengagements volontaires, soit par réquisitions).

II. — Obligations accessoires résultant de l'Inscription Maritime.

La plupart des autres obligations qui pèsent sur les inscrits maritimes ne sont guère que le prolongement et le développement de l'obligation que nous venons d'étudier. Elles ont pour but de mettre constamment les gens de mer sous la main de l'autorité maritime, ou tout au moins, de permettre au service de l'Inscription Maritime de tenir au courant les matricules des quartiers et de faciliter ainsi la mobilisation des marins.

Les marins embarqués sur des navires de commerce, bien que ne dépendant plus de chefs militaires, sont soumis, dans l'exercice de leur profession, à une discipline sévère rendue obligatoire par la vie à bord et assurant au capitaine toute l'autorité nécessaire pour mener à bonne fin l'entreprise commerciale dont il a la direction. Ils sont justiciables de tribunaux spéciaux qui peuvent leur appliquer des peines différentes de celles que les tribunaux ordinaires ont le droit de prononcer.

§ Ier. — *Inscrits résidant en France ou dans les Colonies.*

Autrefois, les inscrits résidant en France, ne pouvaient s'embarquer hors de leur quartier : la loi de brumaire an IV (art. 27), leur permit de s'engager dans tous les ports français, sans distinction, mais à la condition de faire inscrire leurs mouvements en quittant leurs quartiers.

Cette obligation est encore imposée aujourd'hui aux marins inscrits non embarqués, afin qu'ils se trouvent en mesure de répondre aux appels et de recevoir les communications qui peuvent les intéresser.

Dans ce but, ils doivent indiquer leur absence du dernier lieu de résidence, soit au syndic des gens de mer ou au chef de service de l'Inscription Maritime, s'ils se trouvent dans un quartier, soit à la gendarmerie, s'ils résident dans l'intérieur, soit au Consul, s'ils sont à l'étranger (1).

Ils ne peuvent pas s'absenter plus d'un mois de leur quartier d'inscription, sans en faire la déclaration (aux autorités dont nous venons de parler dans la circonscription qu'ils quittent). Ils doivent, de plus, se présenter, dans les deux mois qui suivent le jour de leur départ, aux mêmes autorités, dans le lieu d'arrivée (2).

---

(1) Article 53.

(2) Art. 54.

Les marins, inscrits définitifs, qui ne se sont pas conformés à ces prescriptions et ont négligé de faire ces déclarations de déplacement sont passibles d'une punition disciplinaire de trois à huit jours de prison prononcée (1) en France, en Algérie et aux colonies par le Préfet maritime, sur la proposition du chef de service de l'Inscription Maritime, à l'étranger, par l'autorité consulaire Française.

Une peine semblable est appliquée, par les mêmes autorités, aux inscrits qui refusent de se présenter au bureau de l'Inscription Maritime ou du syndic des gens de mer, quand ils en sont requis pour le service ou d'exhiber leur fascicule de mobilisation, à toute réquisition des autorités maritime, militaire, civile ou judiciaire (2).

Sous les drapeaux, les inscrits appelés, rappelés ou mobilisés, sont soumis à toutes les obligations imposées aux marins en activité.

Ils sont justiciables des tribunaux militaires de l'armée de mer, aussi bien tant que dure leur rappel et leur mobilisation, que pendant le temps qu'ils accomplissent leur période d'activité (3), et, pour certains crimes et délits prévus et punis par le Code pénal de l'armée de mer (4), lorsqu'après avoir été appelés sous les drapeaux et renvoyés

---

(1) Art. 81.

(2) Art. 83 et 84.

(3) Tableau A, annexé à la loi du 24 décembre 1896.

(4) Art. 56.

dans leurs foyers, ils se trouvent en disponibilité, ou, qu'étant dans la période de réserve, ils ont quitté le service depuis moins de six mois (1).

Si, étant congédiés, ils sont encore revêtus de l'uniforme réglementaire, ils doivent à tout supérieur hiérarchique en uniforme les marques extérieures de respect prescrites par les règlements maritimes (2); il leur est interdit, sous peine de prison, de demeurer, contrairement aux ordres des agents de l'autorité, dans des rassemblements tumultueux et contraires à l'ordre public.

Quant aux inscrits qui ne sont pas en activité de service ou en congé de durée définie ou qui ne font pas partie du cadre de maistrance, ils peuvent se marier sans autorisation (3) et sont à considérer, sous tous les rapports, comme des marins en congé.

§ 2. — *Inscrits à l'étranger.*

Nous avons déjà dit, que les inscrits qui résident à l'étranger sont obligés de faire, aux autorités consulaires françaises, les mêmes déclarations de résidence ou d'absence que ceux qui se trouvent en France ou aux colonies doivent faire aux fonctionnaires de l'Inscription Maritime, dans les

---

(1) Art. 58.
(2) Art. 59 et 60.
(3) Art. 52 et 57.

quartiers, ou à la gendarmerie, dans l'intérieur.

De même, quand un inscrit quitte la France pour aller résider à l'étranger (1), il doit en faire la déclaration au chef du service de l'Inscription Maritime.

Mais, s'il quitte son quartier pour naviguer sous pavillon étranger (2), il lui est nécessaire d'obtenir l'autorisation du Ministre de la Marine ou de l'Administrateur de l'Inscription Maritime, selon qu'il s'agit d'un embarquement sur un bâtiment de guerre ou sur un bâtiment privé (3).

On ne comprend pas pourquoi la loi est plus sévère à l'égard des inscrits qu'à l'égard des hommes de l'armée de terre qui se trouvent dans un cas analogue. Pour ces derniers, en effet, une simple déclaration suffit (4). Il est permis aux ouvriers français de s'engager dans les industries étrangères, et cette liberté est de nature à permettre à ces ouvriers de se perfectionner dans leur métier. Le même résultat pourrait être atteint si les inscrits n'étaient pas soumis à cette autorisation, qui peut quelquefois leur être refusée, et la marine ne serait pas privée de concours de marins dont le séjour sur des navires étrangers aurait développé et perfectionné les aptitudes profes-

---

(1) Art. 55, § 1.

(2) Id., § 2.

(3) Instr. min. mar., 12 juillet 1897, art. 43. *Bul. off. mar.*, page spéciale.

(4) L. 15 juillet 1889, art. 55 et 56.

sionnelles. Une simple déclaration à l'autorité maritime serait d'autant plus suffisante, que la loi du 24 décembre 1896 a prévu le cas où les inscrits embarqués sur un navire étranger (1) seraient atteints par un ordre de levée, et a assuré, autant que possible, à leur égard, l'application des dispositions concernant le recrutement et la mobilisation des marins.

L'ordre est, en effet, notifié aux inscrits intéressés et à leur capitaine qui doit opérer le débarquement, pour lequel les consuls doivent prendre les mesures nécessaires.

Ajoutons que la nécessité de l'autorisation de l'autorité maritime, établie par le décret-loi du 24 mars 1852, avait été abrogée par le décret du 22 octobre 1863. Une circulaire du 11 juin 1878 a décidé que l'on reviendrait à l'ancien système et la loi sur l'Inscription Maritime a consacré cette obligation, mais a abrogé les dispositions contenues dans les articles 67 et 68 du décret-loi du 24 mars 1852. Ces articles décidaient, que tout inscrit maritime trouvé sur un navire appartenant à une puissance étrangère, ne pouvant pas présenter un permis en règle des autorités françaises, ou prouver que son embarquement résultait d'un cas de force majeure, serait puni d'un mois de prison ou tenu de faire une campagne de un ou deux ans sur un navire de l'Etat.

Si l'inscrit était trouvé à bord d'un navire de la

---

(1) Article 75.

marine marchande naviguant sous pavillon d'une puissance en guerre avec la France, il était réputé déserteur et puni d'une peine de deux à six mois et tenu de faire une campagne de trois ans sur un bâtiment de l'Etat.

La loi du 24 décembre 1896 (1) punit l'inscrit définitif, naviguant sans autorisation sur un navire étranger, d'un emprisonnement d'un mois à un an : si la nation à laquelle appartient le navire est en guerre avec la France, la peine appliquée est un emprisonnement de deux à quatre ans, ou la peine de mort, selon que l'inscrit est trouvé sur un navire de commerce ou sur un navire de guerre.

§ 3. — *Inscrits embarqués sur des navires de commerce Français.*

Les inscrits qui prennent du service sur les navires de commerce Français, restent soumis aux mêmes obligations que les inscrits résidant en France. L'autorité maritime intervient dans la formation et dans l'exécution de leur contrat d'engagement, comme nous le verrons plus loin, en traitant des avantages accordés aux inscrits ; mais ils sont, de plus, soumis à des règles exceptionnelles, au point de vue disciplinaire et pénal, durant leur passage dans la marine marchande.

---

(1) Article 82.

Ces règles sont exposées dans le décret-loi du 24 mars 1852, modifié par les lois du 15 avril 1898 et du 31 juillet 1902.

La vie des marins à bord est une vie spéciale : renfermés dans le navire, exposés à toute sorte de dangers, ils doivent une obéissance absolue aux ordres du capitaine, car le moindre désordre dégénérerait vite en anarchie, et il faut, pour le salut du navire et pour la réussite de l'expédition maritime, que toutes les manœuvres commandées soient exécutées et que l'ordre le plus parfait règne à bord. En plus de son ascendant moral, le capitaine doit avoir à sa disposition des moyens répressifs qui lui permettent d'atteindre ce résultat.

De tout temps, on a appliqué aux marins des peines spéciales et ils ont été justiciables de juridictions exceptionnelles. D'après l'Ordonnance de 1681, l'action des juges d'amirauté s'étendait à tous les crimes et délits commis en mer, ports et rivages et atteignait, par conséquent, les gens de mer employés sur les navires de commerce ; le capitaine était aussi investi de pouvoirs disciplinaires vis-à-vis des hommes d'équipage.

Mais les juges d'amirauté se virent enlever leurs fonctions et furent ensuite supprimés (1); leurs pouvoirs furent répartis entre les tribunaux ordinaires, les justices de paix et les tribunaux de commerce.

La loi du 22 août 1790 établit la discipline parti-

---

(1) Lois du 7 septembre 1790 et du 15 août 1791.

culière aux gens de mer, mais elle n'y assujettit pas les équipages et n'investit pas le capitaine de pouvoirs disciplinaires.

Le but du décret-loi du 24 mars 1852 a été de combler cette lacune et de fixer la sanction des actes qui peuvent se commettre à bord des navires.

Certains de ces actes sont des faits purement maritimes, échappant à l'action des tribunaux correctionnels ; d'où, nécessité de tribunaux maritimes spéciaux.

Ces faits maritimes se divisent en trois catégories et sont classés, suivant la peine qu'ils entraînent, en fautes contre la discipline, délits et crimes. A chacune de ces divisions correspond une juridiction spéciale.

1° Juridictions spéciales.

Pour les fautes disciplinaires, le pouvoir répressif appartenait, dans les ports, sur les rades de France et dans les ports des colonies, aux Commissaires de l'Inscription Maritime. Les attributions judiciaires de ces derniers, en France, sont passées, depuis le décret du 7 octobre 1902, entre les mains des Administrateurs de l'Inscription Maritime.

Dans les rades des colonies françaises et dans les ports et rades des pays étrangers, le pouvoir répressif appartient au commandant supérieur du bâtiment présent sur les lieux, ou, en son absence, soit au Commissaire de l'Inscription Maritime, soit au Consul.

En mer, ce droit appartient aux capitaines des navires qui sont tenus de rendre compte, à la première occasion, sauf pour les peines légères.

Un tribunal maritime commercial est institué pour juger les délits maritimes.

Sa composition varie suivant les lieux et les circonstances où le délit a été commis, mais il est toujours composé de cinq membres :

a) *Sur un bâtiment de l'Etat*

Président : le commandant du bâtiment.

Juges : 1° l'officier de vaisseau le plus élevé en grade après le second, ou, à défaut, le second lui-même ;

2° Le plus âgé des capitaines ;

3° Le plus âgé des officiers ;

4° Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires de commerce présents sur les lieux.

Pour réunir ce tribunal, il faut l'autorisation du commandant de la rade.

b) *S'il n'y a pas sur les lieux de bâtiment de commerce autre que celui sur lequel se trouve l'inculpé.*

Président : le commandant du vaisseau de l'Etat.

Juges : 1° les deux plus anciens officiers du vaisseau après le commandant ;

2° Le plus ancien second maître ;

3° Un officier du navire où le délit a été commis.

c) *Dans un port de France*

Président : l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

Juges : 1° un armateur patenté ou un ancien armateur ;

2° Le capitaine du port suppléé, en cas d'empêchement, par l'agent qui le suit immédiatement dans l'ordre du service ;

3° Un capitaine au long cours de moins de 60 ans, inscrit dans le quartier et ayant embarqué, comme capitaine ou officier, pendant trois ans au moins et, à défaut, le capitaine au long cours embarqué comme capitaine ou offfcier et présent sur les lieux ;

4° Le plus âgé des maîtres d'équipage et, à défaut, le marin le plus âgé du quartier de moins de cinquante ans ayant rempli ces fonctions, ou, dans les mêmes conditions d'âge, un mécanicien chargé, ou à défaut ayant été chargé, en chef ou en second, de la conduite d'une machine, si le prévenu est mécanicien ou chauffeur.

L'armateur est désigné pour un an, ainsi qu'un suppléant, par le tribunal de commerce duquel dépend le quartier. Le capitaine inactif est désigné par la Chambre de commerce, le capitaine en exercice par l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

d) *Dans un port des colonies françaises.*

Président : le Commissaire de l'Inscription Maritime.

Juges : 1° un armateur ou agent commercial maritime désigné par le Tribunal de commerce et à défaut par le Tribunal civil ;

2° Le capitaine, le lieutenant ou le maître du port ;

3° Un capitaine de la marine marchande ou au long cours, désigné comme dans les ports de France ;

4° Un maître d'équipage, matelot ou mécanicien.

e) *Dans un port étranger et en l'absence d'un bâtiment de guerre français.*

Président : le consul de France ;

Juges : 1° le plus ancien des capitaines au long cours présents sur les lieux ;

2° Le plus âgé des officiers des navires de commerce présents sur les lieux ;

3° Un négociant français désigné par le consul ;

4° Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires de commerce présents sur les lieux (1).

Dans aucun cas, la présidence ne peut être con-

---

(1) On a attribué (loi du 10 mars 1891) à ces tribunaux maritimes la connaissance des délits d'abordage et de collision en mer. Mais c'est toujours celui du chef-lieu d'arrondissement ou du sous-arrondissement qui est compétent :

Président : un capitaine de vaisseau ou de frégate.

Juges : 1° un juge du Tribunal de commerce ;

2° Un lieutenant de vaisseau ;

3° Deux capitaines au long cours.

Le juge du Tribunal de commerce et les capitaines au long cours sont désignés par le président du Tribunal de commerce.

Si le capitaine poursuivi appartient au corps des officiers de marine, les deux capitaines au long cours sont remplacés par deux officiers du même grade. Un commissaire rapporteur, choisi parmi les officiers de marine en activité ou en retraite, procède à l'instruction et remplit le rôle de ministère public.

fiée à un vice consul ou à un agent consulaire français.

Les fonctions de greffier sont remplies : à bord des bâtiments de l'Etat, par l'officier d'administration ou à défaut par toute personne désignée par le commandant ; dans un port de France, par le plus ancien commis de l'Inscription Maritime ; dans les ports étrangers, par le chancelier ou un employé du consulat. Les juges peuvent être révoqués, pour cause de parenté ou d'alliance, jusqu'au degré d'oncle et de neveu. Afin de protéger encore les intérêts de l'inculpé, le capitaine qui a porté plainte et la personne offensée, lésée ou plaignante, ne peuvent faire partie du tribunal.

Pour les crimes, c'est la Cour d'Assises qui est compétente.

2° Procédure.

Au point de vue de la procédure employée, s'il s'agit d'une faute contre la discipline, le capitaine la constate ainsi que la punition qu'il a prononcée.

Si le délit est de la compétence du Tribunal Maritime commercial, le capitaine le constate, en dresse procès-verbal, entend les témoins et porte plainte à l'autorité chargée de présider le tribunal. De même, lorsque les faits sont de la compétence des Tribunaux correctionnels ou de la Cour d'Assises, le capitaine les constate et commence l'instruction.

La décision rendue pour fautes disciplinaires est sans appel. Les jugements rendus par les tribunaux

maritimes commerciaux en cas de délit, l'étaient également, sous l'empire du décret-loi du 24 mars 1852, car, était-il dit dans l'exposé des motifs, « les éléments pour former un tribunal de révision feraient généralement défaut et le droit de pourvoi enlèverait le salutaire exemple d'une punition immédiate ». Le Ministre de la Marine pouvait cependant former un pourvoi dans l'intérêt de la loi, dans le cas prévu par l'article 441 du Code d'Instruction Criminelle, si les dispositions du décret, relatives à la composition du tribunal, à la publicité des séances, etc., avaient été violées.

La loi du 15 avril 1898 a accordé au prévenu le droit de se pourvoir en Cassation. Ce pourvoi, suspensif de l'exécution de la peine (que celui formé par le Ministre ne laissait pas moins subsister), est une juste garantie des droits de la défense : il maintient en même temps l'administration exacte et régulière de la justice en empêchant la violation ou la fausse application de la loi et il met les justiciables des tribunaux maritimes dans la même situation que ceux qui sont condamnés par les autres juridictions répressives françaises.

3° Pénalités.

Pour ce qui est des pénalités appliquées aux marins embarqués sur des navires de commerce, disons tout d'abord qu'elles ont été peu à peu diminuées, conformément aux tendances de notre législation, mais elles sont restées suffisantes pour constituer une sanction efficace.

En effet, la plupart des peines énumérées dans le décret-loi du 24 mars ont été empruntées à l'Ordonnance de 1681, à la loi du 22 août 1790 et au décret du 16 nivose an II : certaines d'entre elles étaient trop sévères ou produisaient un résultat tout différent de celui qu'on leur demandait.

C'est dans ce but que la loi du 31 juillet 1902 a supprimé la peine de la boucle simple ou double ; la loi du 15 avril 1898 a supprimé l'amarrage à un bas de mat sur le pont, dans le pont ou dans la cale ; la mise au pain et à l'eau, la vigie sur les barres du perroquet, peines qui étaient trop barbares ; elle a diminué aussi la retenue sur la solde, qui atteignait la famille du marin.

Actuellement, les peines disciplinaires applicables aux hommes d'équipage (1) sont : la consigne à bord pendant huit jours au plus, le retranchement de la ration de boisson fermentée pendant trois jours au plus, la retenue d'un à dix jours de solde si le marin est engagé au mois, et de 2 à 20 francs s'il est engagé à la part, la prison pendant quatre jours et le cachot pendant deux jours au plus.

Dans les cas exceptionnels et de force majeure, il pourra être fait usage de la boucle double ou simple.

---

(1) Sont, au point de vue disciplinaire, à considérer comme gens d'équipage, tous ceux employés sur le navire à un titre quelconque. Les passagers qui commettent certaines infractions peuvent aussi être punis par le capitaine.

Ces peines sont applicables aux simples infractions contre la discipline, fautes n'ayant pas un très grand caractère de gravité, mais dont la répression est nécessaire pour obtenir le maintien de l'ordre à bord.

Les peines applicables aux délits sont : l'amende de 16 à 300 francs, l'emprisonnement de six jours à deux ans, et à trois ans, dans le cas de rébellion ou voies de fait envers le capitaine ou les officiers ayant entraîné une maladie ou une incapacité de travail de plus de trente jours.

La loi du 15 avril 1898 a supprimé l'embarquement à bord d'un bâtiment de l'Etat pour une campagne plus ou moins longue : les commandants des bâtiments sur lesquels se trouvaient les individus punis, se plaignaient, en effet, de leur présence à leur bord où ils apportaient généralement l'esprit d'indiscipline ; cette peine était, de plus, contraire à l'idée élevée et patriotique du service sur une flotte nationale.

Les tribunaux peuvent admettre les circonstances atténuantes et abaisser la peine au minimum fixé par la loi.

Les délits maritimes sont énumérés à l'article 60 du décret-loi ; ils comprennent : les fautes de discipline réitérées, la désobéissance et le refus d'obéir, les injures, menaces, rixes, voies de fait entre les hommes d'équipage, l'ivresse, la dégradation d'objets du bord, l'altération des marchandises et des vivres, les voies de fait contre les officiers, la rébellion envers le capitaine ayant lieu par la réunion de personnes non armées dont le nombre ne dépasse

pas le tiers de l'équipage, enfin la désertion.

Sont considérés comme déserteurs, les marins du commerce qui s'absentent trois fois vingt-quatre heures de leur navire ou de leur poste sans permission, ou laissent repartir le navire sans se rendre à bord : la peine prononcée est de quinze jours à six mois de prison, et de quinze jours à deux mois, si le déserteur n'est pas majeur.

Le maximum de la peine est élevé si la désertion a lieu à l'étranger.

De plus, le déserteur perd tout droit sur la solde acquise le jour du délit : s'il est marié, un tiers de cette solde revient à sa femme, un tiers à l'armement, et un tiers à la Caisse des Invalides.

La peine contre la désertion est prescrite par dix ans, à compter du jour de l'absence, mais le déserteur reste, pendant ce laps de temps, sous le coup des poursuites qu'il pourrait encourir, pour infraction à la loi sur l'Inscription Maritime, s'il est l'objet d'ordres d'appel ou de mobilisation, ou à la loi sur le recrutement, s'il a renoncé à la navigation.

Les autres délits maritimes se prescrivent par cinq ans.

Pour les crimes maritimes on a suivi le Code Pénal de 1810 et la loi du 10 avril 1825. Les peines applicables sont : la réclusion, les travaux forcés, la peine de mort. Les délits prévus sont : la destruction, la perte du navire par d'autres moyens que le feu ou la mine, le vol avec effraction ou fausses clefs d'objets d'une valeur supérieure à 20 francs, la rébellion commise par plus du tiers de l'équipage.

Les autres crimes sont ceux prévus et punis par le Code Pénal et la prescription de vingt ans s'applique à la peine encourue.

Le décret-loi de 1852 a été modifié dans un sens plus humain ; les pénalités ont été adoucies, et celles qui n'étaient plus en harmonie avec le temps ou les mœurs ont été supprimées.

On n'a laissé subsister que les dispositions nécessaires pour assurer le bon ordre à bord. Dans la composition du tribunal, la présence des capitaines et officiers de la marine marchande, des armateurs et des maîtres d'équipage, matelots ou mécaniciens, est une garantie pour les prévenus, puisqu'ils sont jugés par des hommes au courant de la vie maritime, plus aptes que les juges ordinaires à apprécier les faits qui leur sont soumis. (1).

---

(1) M. Pelletan a manifesté l'intention de demander au Parlement l'abrogation du décret-loi du 24 mars 1852 (Séance du 6 février 1903) *J. O.* Débats parlementaires, Ch. des Dép., p. 250.

Cependant, l'esprit d'indiscipline semble pénétrer de plus en plus dans les équipages des navires de commerce et les réclamations faites par les inscrits maritimes n'ont d'autre but que de les soustraire aux règles de discipline indispensables pour faire règner le bon ordre à bord.

C'est ainsi, que des inscrits embarqués sur des paquebots, se plaignant de la sévérité de trois de leurs officiers ont réclamé et obtenu leur débarquement. Mais les autres officiers de la marine marchande, se solidarisant avec leurs camarades, se sont mis en grève. Le résultat de cette grève a été le débarquement de tous les équipages des navires de commerce de Marseille ; elle aura aussi les conséquences très préjudiciables au commerce extérieur du pays,

CHAPITRE IV

Avantages résultant de l'Inscription Maritime.

Nous venons d'étudier les obligations imposées aux inscrits maritimes. Ces charges paraissaient très lourdes, surtout avant la loi du 27 juillet 1873, alors que le service militaire était en quelque sorte facultatif, et qu'il était possible de s'en libérer, et, qu'en tout cas, sa durée ne dépassait pas sept ans, puis cinq ans, tandis que les habitants du littoral étaient maintenus à la disposition du Ministre de la Marine de dix-huit à cinquante ans.

Cependant, l'Inscription Maritime était acceptée assez volontiers par ces populations, car, en échange de leur service sur les bâtiments de

---

car toutes les opérations commerciales ont cessé depuis le début de cette grève qui a duré un mois et a été très préjudiciable au commerce, les officiers de la marine marchande et les inscrits ne voulant, en effet, adandonner aucune de leurs réclamations. (Grève des officiers de la marine marchande à Marseille depuis le 15 avril 1904.)

l'Etat, les inscrits étaient placés dans une situation privilégiée. La loi leur conférait, presque exclusivement, l'exploitation de la mer, et, quand ils étaient arrivés à un âge où ils ne pouvaient plus exercer leur métier difficile et dangereux, la Caisse des Invalides de la Marine leur fournissait une demi-solde qui les mettait à l'abri du besoin.

C'est que, depuis les origines de l'Inscription Maritime, on a cherché à atténuer les charges des gens de mer, et la sollicitude du législateur a sans cesse augmenté la liste des avantages dont nous allons nous occuper.

Ces avantages ont pour but de compenser ce que le métier de marin et de pêcheur a en lui-même de pénible et de dangereux, de contrebalancer la dette militaire des inscrits et les autres obligations pesant sur eux jusqu'à l'âge de cinquante ans, telles que la nécessité où ils se trouvent de se tenir constamment à la disposition de l'autorité maritime qui les empêche de prendre librement des engagements avec des armateurs étrangers, de s'éloigner sans permis et qui soumet à son contrôle la plus grande partie des actes de leur existence.

Le but des avantages accordés aux inscrits maritimes, est aussi d'encourager les habitants du littoral à embrasser la profession si dure et peu rémunératrice de marin. L'Etat trouve ainsi, dans une population maritime nombreuse, les hommes dont il a besoin pour composer ses équipages.

Afin de donner une énumération exacte et complète des avantages accordés aux gens de mer, il est nécessaire de parler des dispositions bienveil-

lantes établies par le Code de commerce en faveur des marins français, c'est-à-dire des inscrits maritimes naviguant au commerce.

Le législateur de 1807 a, en effet, édicté toute une série de mesures qui dérogent au droit commun et qui ont pour but, soit de sauvegarder les intérêts pécuniaires des marins, soit de leur donner toutes les garanties leur permettant de débattre librement les clauses de leur engagement, pourvu qu'elles ne dérogent pas à des dispositions d'ordre public, soit encore, de renseigner l'Etat sur la situation actuelle d'hommes qu'il peut avoir besoin de rappeler dans sa marine de guerre et sur la solde desquels doit s'effectuer la retenue au profit de la Caisse des Invalides.

Cette protection accordée aux matelots a pour effet de grever de charges très lourdes les propriétaires des navires. Il en est de même des avantages établis par des lois spéciales et par la loi du 24 décembre 1896 au profit des inscrits maritimes et leurs effets doivent être nécessairement appréciés d'une manière différente, suivant que l'on se place au point de vue des armateurs ou des inscrits.

Ces dispositions, en effet, si elles profitent toujours aux gens de mer, constituent la plupart du temps une charge onéreuse pour les armateurs et pour l'Etat. Elles peuvent, jusqu'à un certain point, apporter des entraves au libre développement du commerce maritime, mais le système des primes à l'armement, à la navigation et à la construction, vient compenser, dans une certaine me-

sure, les sacrifices imposés aux armateurs pour assurer le bien-être des marins qui sont ou qui ont été employés par eux (1).

SECTION PREMIÈRE

LES INSCRITS MARITIMES ONT LE MONOPOLE DE LA NAVIGATION SUR LES NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS

La loi du 21 septembre 1793 (2) a établi le monopole du cabotage en douane, c'est-à-dire, du

---

(1) V. Loi du 7 avril 1902.

Pour l'année 1904.— Subvention a la marine marchande.

— I. *Primes à la construction*.....	7.250.000 fr.
1° Navires à vapeur construits par application de la loi du 7 avril 1902..	5.700.000 fr.
2° Navires à voiles construits dans les mêmes conditions.....	500.000 fr.
3° Navires touchant des subventions diverses et se livrant au cabotage réservé.....	1.050.000 fr.
	7.250.000 fr.
II. *Primes à la navigation et à la compensation d'armement* : 32 millions.	
1° Navires continuant à naviguer sous le régime de la loi de 1893 (art. 11 et 12 de la loi du 7 avril 1902).....	26.000.000 fr.
2° Navires naviguant sous le régime de la loi nouvelle : A. Navires déjà construits.....	4.500.000 fr.
B. Navires à construire.....	1.500.000 fr.
	32.000.000 fr.

(2) V. L. 9 juin 1845, article 11.

transport des marchandises d'un port français à un autre port français, aux bâtiments nationaux (art. 3 et 4).

Celle du 2 avril 1889 a réservé aux mêmes bâtiments la navigation entre la France et l'Algérie (1); mais la disposition édictée par l'article 2 de la loi du 21 septembre 1791 est toujours en vigueur. Cet article exige, pour que les navires soient considérés comme français, que les trois quarts au moins des marins composant l'équipage soient français. Ces marins doivent être pris pami les inscrits maritimes.

Leur période de service actif terminée, et même, antérieurement à cette période, les inscrits sont donc à peu près sûrs d'être engagés par les armateurs, et leur engagement, conclu sous le contrôle de l'autorité maritime, est pour eux une importante garantie.

Les inscrits sont donc garantis contre la concurrence étrangère ; d'autre part, cette situation, tout en procurant aux armateurs des équipages expérimentés, les met dans l'impossibilité d'embarquer sur leurs navires des étrangers qui ne représenteraient que le quart de l'équipage et qui ne pourraient s'accorder avec les autres matelots. Ce monopole permet aux marins français de faire la

---

(1) La pêche dans les eaux territoriales de la France et de l'Algérie est réservée aux bâtiments français ; la distance des côtes à laquelle la pêche est ainsi réservée est de trois mille marins. (L. 1er mars 1888 et D. du 19 août 1888.)

loi aux armateurs, en exigeant d'eux des salaires beaucoup plus élevés; de plus, les droits de chancellerie demandés par nos consuls sont bien supérieurs à ceux que perçoivent les consuls étrangers.

La situation des armateurs peut, en vertu de cette disposition légale, devenir parfois particulièrement difficile, comme le cas s'est produit à Marseille en novembre 1902, comme il s'était déjà produit en juin 1900.

Les inscrits maritimes réclamaient une réglementation du travail à bord et une augmentation de salaire : ils se sont mis en grève et ont abandonné leurs navires.

Sans rechercher jusqu'à quel point les inscrits appartenant à une catégorie spéciale de citoyens, auxquels la loi concède un véritable monopole et des privilèges spéciaux, ont le droit de se mettre en grève, constatons seulement que la rupture brutale du contrat qui les liait aux armateurs a mis ces derniers, et avec eux l'industrie maritime tout entière, dans une position très critique. Les relations commerciales avec l'étranger et les colonies ont été brusquement interrompues ; les armateurs, privés des services des inscrits maritimes, ne pouvant engager des étrangers en nombre suffisant, n'ont pu faire entreprendre de nouveaux voyages à leurs navires pendant toute la durée de la grève qui a ainsi tourné au profit du pavillon étranger.

Seules, les compagnies subventionnées par l'Etat et chargées d'un service public, ont pu effec-

tuer leurs voyages, au moyen d'équipages fournis par les dépôts de la marine de guerre.

Il serait donc à souhaiter que la loi accordât sur ce point plus de facilités aux armateurs pour le choix de leurs équipages, afin que les relations commerciales ne subissent pas trop le contre-coup d'événements semblables à ceux dont Marseille a été déjà deux fois le théâtre (1).

La commission de la marine marchande, constituée en 1873, avait formulé le vœu qu'on réduisit à moitié le nombre minimum des gens de l'équipage de nationalité française. Elle avait, du reste, exprimé l'avis que le Ministre de la Marine pouvait, en cas de grève, autoriser les armateurs à former leurs équipages à leur gré. Mais, il n'est pas admissible que le ministre puisse ainsi déroger

---

(1) Voir, pour les grèves de Marseille :
Le Musée Social, juillet 1901 :
La grève des Dockers de Marseille, mars 1901 ;
La grève des inscrits maritimes, janvier 1903.
L'Economiste français, 6 décembre et 20 déc. 1902.
Revue Politique et parlementaire, janvier 1903, p. 183.
Grève des officiers de la marine marchande à Marseille en avril 1904. — Les inscrits syndiqués de Marseille demandent que les compagnies de navigation composent uniquement leurs équipages (matelots, mécaniciens, etc.) au moyen d'inscrits appartenant aux Syndicats d'Inscrits Maritimes. Les officiers de la marine marchande réclament, au contraire, le maintien du *statu quo* et l'application de l'article 223 du Code de Commerce qui laisse au capitaine et à l'armateur la liberté de choisir leur équipage à leur guise, parmi les inscrits, sans distinction.

à une loi sans y être autorisé par une disposition légale formelle.

Il est vrai que, dans l'application, on avait quelquefois dérogé à cette obligation pour l'armateur de choisir ses équipages dans le personnel inscrit. Ainsi, un décret du 12 avril 1872 avait permis, pour les paquebots qui naviguaient dans la mer Rouge et dans la mer des Indes, même quand ils partaient d'un port français, de composer le personnel affecté aux machines, d'hommes des pays qu'ils traversaient.

L'armateur pouvait aussi composer, comme il l'entendait, l'équipage d'un navire acheté ou armé à l'étranger pour être ramené en France, pourvu que le capitaine et les officiers fussent français.

Les navires Allemands ou Anglais qui naviguent dans l'Extrême-Orient emploient des équipages composés presque exclusivement d'indigènes hindous ou de nègres d'Afrique. Ceux-ci supportent bien mieux le climat que les Européens et sont beaucoup moins exigeants au point de vue des salaires ; ces navires Anglais ou Allemands ne conservent à bord, comme nationaux, qu'un chef mécanicien, le capitaine et, s'il y a lieu, un petit nombre d'officiers.

Les Anglais ont toute latitude à ce sujet, car la loi anglaise, depuis le « Merchant Shipping act » de 1854, laisse aux armateurs entière liberté pour composer à leur guise leurs équipages. La même liberté existe en Allemagne, pour les navires des compagnies non subventionnées, en Suède et Norwège et dans les Pays-Bas.

Les armateurs français ont, à plusieurs reprises, élevé des plaintes au sujet de la difficulté qu'ils avaient à faire naviguer, dans les mers d'Extrême-Orient, des navires dont les trois quarts de l'équipage devaient être français.

Ces plaintes n'étaient guère fondées, car, depuis longtemps, cette obligation n'était que théorique, et les navires français qui demeuraient aux colonies pouvaient (1) naviguer (moyennant la délivrance annuelle d'un permis de navigation), avec un seul français à bord, le capitaine ; exceptionnellement, la remise du commandement pouvait être faite à un étranger.

Une loi récente, du 7 avril 1902, sur les primes à la navigation, s'est occupée de la question, et, par son article 17, a modifié l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793, au sujet des équipages des navires de commerce français.

Voici quelles sont les dispositions de cet article :

« Les équipages des navires pratiquant le cabotage international colonial, sans attache avec la métropole, peuvent être composés de marins non français à l'exception : 1° De tous les officiers (capitaine, second, chef mécanicien, lieutenants) ; 2° Du maître d'équipage ; 3° D'un minimum de deux marins inscrits maritimes, dont l'un pour la manœuvre et l'autre pour la machine.

Le nombre des marins inscrits français pourra

---

(1) Depuis une circulaire du 25 novembre 1885, de l'amiral Galiber, ministre de la marine.

être réduit : 1° Sur les navires à vapeur d'un tonnage net inférieur à 1.000 tonneaux, à quatre; savoir : le capitaine, le second, le maître d'équipage, un inscrit maritime français pour la machine; 2° Sur les navires à voiles, d'un tonnage net inférieur à 1.000 tonneaux, à quatre; savoir : le capitaine, le second, le maître d'équipage et un inscrit maritime français; 3° Sur les navires à vapeur et à voiles d'un tonnage net inférieur à 400 tonneaux, à trois; savoir : le capitaine, le second et le chef mécanicien, si le navire est à vapeur, ou un inscrit maritime pour la manœuvre, si le navire est à voiles ».

Les termes de cet article 17 spécifient bien l'étendue de son application : les dispositions qu'il contient ne peuvent être étendues aux navires métropolitains, mais doivent seulement se restreindre aux navires ayant leur port d'attache dans une colonie et effectuant des voyages de cabotage international aux colonies.

A ce point de vue, la loi du 7 avril 1902 est donc moins libérale que la pratique antérieure et que les législations maritimes étrangères, par rapport aux armateurs. En ce qui touche aux inscrits maritimes français, elle ne leur est guère favorable, puisqu'on n'est tenu de conserver à bord des navires coloniaux qu'un nombre infime d'entre eux.

Pour ce qui est de l'application de l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793, on devrait, tout en conservant aux inscrits leur privilège, en temps ordinaire, laisser toute latitude aux armateurs, au cas de force majeure et de brusque rupture du contrat d'engagements de leurs matelots.

SECTION II

LES INSCRITS MARITIMES SONT DISPENSÉS DE TOUT SERVICE PUBLIC AUTRE QUE CELUI DE LA MARINE (1).

L'article 30 de la loi du 15 juillet 1889 dit, en effet : « Sont considéres comme ayant satisfait à l'appel de leur classe : 1°... ; 2° les jeunes gens portés sur les registres matricules de l'Inscription Maritime. » Nous avons vu sous quelles conditions ils accomplissaient leur service dans l'armée de mer (2).

Les inscrits sont, notamment, dispensées de la tutelle, qui est une institution de droit public : « Les différentes fonctions dont elle se compose, dit Demolombe, sont considérées comme des charges publiques. » (Art. 428 C. C.)

Les fonctions de tuteur ne pourraient, en effet, être utilement gérées par des gens que leur profession retient la plupart du temps hors de chez eux.

---

(1) Art. 4. L. du 24 décembre 1896.

(2) Avant la loi du 13 mars 1875, les inscrits étaient dispensés du service dans la garde nationale.

SECTION III

LES INSCRITS ONT LE MONOPOLE DE LA PÊCHE DANS LES LIMITES DE L'INSCRIPTION MARITIME ET SONT EXEMPTS DE PATENTE

Les Inscrits Maritimes ont le droit de pêcher, non seulement en pleine mer, où la pêche est libre, en principe, mais encore le long des côtes et dans les fleuves et rivières jusqu'aux points assignés comme limites à l'Inscription Maritime.

L'Etat fait donc abandon des droits qu'il s'était réservé par l'Ordonnance du 10 juillet 1835, sur les cours d'eau navigables et flottables, au profit des seuls inscrits maritimes qui exercent ainsi un vrai monopole.

L'exercice de la pêche en elle-même, soit à pied, soit en bateau, de même que le fait de vendre les produits pêchés, ne donne lieu ni à une redevance personnelle d'aucune sorte (fermage ou licence), ni à un droit de patente (1).

Les inscrits doivent seulement se conformer aux lois et règlements particuliers ayant pour objet la police de la pêche ou la conservation du poisson. Les inscrits se bornant à vendre le pro-

---

(1) L. 24 déc. 1896, art. 48; — L. 15 juillet 1880, art. 17.

duit de leur pêche, ne font pas acte de commerce. Au point de vue fiscal, ils sont considérés comme des propriétaires qui vendent eux-mêmes les produits de leurs champs; peu importe, d'ailleurs, que la barque qu'ils montent leur appartienne, car l'exemption ne s'applique qu'à ceux qui pêchent personnellement et non aux individus qui arment des navires pour la pêche; ceux-ci sont imposables comme des armateurs.

La seule obligation imposée aux inscrits qui veulent user de leur droit de pêche, est qu'ils soient munis du rôle de navigation prescrit par l'article 1 du décret du 13 mars 1852, pour tous les bâtiments ou embarcations effectuant une navigation maritime.

Toutefois, ce rôle n'est pas délivré aux bâtiments et embarcations employées, soit à une navigation d'agrément, soit à l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine public et des propriétés industrielles ou agricoles riveraines du dit domaine, ou aux engins flottants, exclusivement employés aux entreprises industrielles dans les eaux maritimes. Pour ces navigations, il est délivré un permis remplaçant le rôle délivré aux pêcheurs de profession.

La pêche ne peut être exercée par les détenteurs de ces permis qu'accidentellement, et à titre de passe temps, et moyennant une redevance variant avec le tonnage du bâtiment et affectée à la Caisse des Invalides de la Marine (1).

---

(1) Quand les communes ou les particuliers sont pro-

En plus du monopole accordé en France aux inscrits pêcheurs, des lois particulières ont établi des primes spéciales accordées aux armateurs des batiments destinés à la grande pêche : ces primes sont établies (1) en tenant compte du personnel inscrit embarqué et du produit de la pêche effectuée par ce navire.

La situation des inscrits pêcheurs est néanmoins loin d'être enviable et elle est inférieure à celle de la plupart des ouvriers sur le sort desquels on s'apitoye chaque jour.

Bien qu'exerçant un métier pénible et plein de dangers, le profit qu'ils en retirent est inférieur à celui des ouvriers des autres industries et leur permet, tout au plus, de faire vivre leur famille généralement nombreuse, sans pouvoir songer à faire quelques économies pour les jours malheureux.

Heureusement l'initiative privée a créé chez nous, depuis une vingtaine d'années, de nombreuses institutions en faveur des pêcheurs ; des écoles de pêche ont été fondées où ceux-ci acquièrent les connaissances nécessaires pour retirer le meilleur profit de leur métier, que le dépeuplement des eaux voisines des côtes les force à exercer plus

---

prietaires d'un étang salé, ils peuvent y exercer exclusivement le droit de pêche, à la condition, toutefois, de n'employer à cette exploitation que des inscrits maritimes. (Cass., 26 juillet 1870. D. P., 1872, 1, 469.)

(1) Loi du 22 juillet 1852, pour la pêche à la morue.

au large. On a organisé des sociétés coopératives pour leur permettre de vendre directement le produit de leur pêche au consommateur et de faciliter l'achat à bon compte des objets nécessaires à l'exercice de leur métier (1).

Le décret du 4 juillet 1853, article 31, les autorise à se former en communautés ou associations, désignées, dans la Méditerranée, sous le nom de prud'hommies; ces syndicats de pêcheurs peuvent passer des marchés à profits communs pour la vente des produits de la pêche; ces associations entretiennent des caisses d'assistance et dans la Méditerranée elles connaissent des contestations entre pêcheurs, survenues à l'occasion de faits de pêche (2).

SECTION IV

CONCESSIONS TEMPORAIRES GRATUITES DE PORTIONS DE PLAGE AUX INSCRITS MARITIMES ET A LEURS FAMILLES.

Pour assurer l'exercice de la pêche, les inscrits ont besoin d'occuper, pendant un temps plus ou moins long et variant avec le genre de pêche

---

(1) Tous les ans une somme est votée par le Parlement pour l'encouragement aux pêches maritimes : 5.300.000 fr. pour 1904.

(2) Décret du 19 novembre 1859, article 17.

auquel ils se livrent, des parcelles du rivage de la mer qui fait partie du domaine public (1).

La loi de 1896 décide, dans son article 49, que les concessions temporaires de parties de plages, aux inscrits définitifs, femmes, veuves et orphelines non mariées d'inscrits définitifs, pour l'établissement de pêcheries mobiles formées de filets ou de lignes munies d'hameçons et ayant pour objet la pêche du poisson ou la capture d'oiseaux de mer, sont gratuites.

Sont également gratuites les mêmes concessions faites aux inscrits définitifs, lorsqu'elles ont pour objet le parquage des coquillages ou crustacés provenant de leur pêche.

L'occupation temporaire est essentiellement momentanée et ne touche pas au droit de propriété de l'Etat. Elle est révocable et doit, de plus, être mise en valeur par le titulaire lui-même.

La loi crée une exception importante au profit des inscrits qui sont les seuls concessionnaires d'une parcelle du domaine maritime exonérés du droit de la redevance perçue au profit de la Caisse des Invalides de la Marine (2).

Mais, pour profiter de cette disposition avantageuse, ils doivent se trouver dans les conditions légales; c'est-à-dire, user de la concession comme d'un accessoire indispensable de leur profession et non en vue d'exercer un commerce spécial, tel

---

(1) Article 538 du Code civil.

(2) Article 2 de la loi du 20 décembre 1872.

que l'ostréiculture, par exemple. Car, dans ce cas, ils sont tenus de la redevance imposée aux concessionnaires non inscrits et ils sont considérés comme de véritables commerçants, au point de vue du paiement de la patente.

Le produit de la pêche ainsi exercée par les inscrits doit suffire à assurer leur entretien et celui de leur famille. Dès que le mode de pêche change et qu'il leur est possible d'augmenter leurs ressources, ils rentrent dans la catégorie des concessionnaires non privilégiés et ils sont tenus de payer la redevance.

C'est au Ministre de la Marine qu'appartient, en vertu du décret-loi du 9 janvier 1852, le droit d'autoriser les concessions temporaires de terrains maritimes pour l'exploitation d'établissements de pêche.

Dans les quartiers et syndicats on tient la matricule de ces établissements. Chacun d'eux est désigné par le numéro d'ordre qui lui est donné dans l'acte d'autorisation.

SECTION V

LES INSCRITS ONT DROIT A UNE DEMI-SOLDE PAYÉE PAR LA CAISSE DES INVALIDES DE LA MARINE (1).

L'Institution des Invalides de la Marine date du règne de Louis XIV. Une ordonnance du 23 sep-

---

(1) V. Rapports du budget de la marine de M. Gerville-

tembre 1673, institua un fonds de secours pour les matelots et décida que les gens de mer estropiés au service des navires du roi : « seraient soulagés, nourris et entretenus pendant leur vie dans les hôpitaux de Toulon et de Rochefort » que le roi se proposait de faire construire et qui devaient répondre au même but que l'Hôtel des Invalides. Et pour la construction de ces deux établissements, dont l'un devait recueillir les gens de mer du Levant et l'autre ceux du Ponant, une retenue était effectuée sur la solde des officiers et équipages de la marine royale.

Ces hôpitaux, pour les invalides de la Marine, ne furent jamais construits, « car le roi comprit, dit Bégouen, dans son rapport à l'Assemblée Constituante, qu'il ne convenait pas de rassembler les marins comme les invalides de terre, non seulement parce que la présence des marins a toujours quelque objet d'utilité sur les côtes et dans les ports de mer, tant que l'âge ou les infirmités ne les ont pas mis totalement hors d'état de se livrer à quelque industrie, mais encore, parce que ces hommes sont pour la plupart chargés d'une nombreuse famille, à laquelle ils sont utiles en partageant avec elles leur modeste demi-solde. »

Ce furent donc des récompenses pécuniaires qui furent accordées, tout d'abord aux marins de l'Etat

---

Réâche pour les exercices 1889, 1890, 1891. — Rapports de l'amiral Vallon et de M. Cabart-Danneville sur les services de la Caisse des Invalides pour 1891 et 1892.

et, en 1709, aux marins du commerce, récompenses alimentées par des retenues effectuées sur les salaires des uns et des autres.

En 1720, on créa la Caisse des Invalides et depuis deux siècles cette institution a été respectée par les divers gouvernements qui se sont succédés en France.

Aujourd'hui, l'établissement des Invalides de la Marine constitue une personne morale ayant son budget spécial, mais rattaché pour ordre au budget de la Marine. Il est placé sous la haute surveillance du Ministre de la Marine et plus immédiatement sous l'autorité du directeur de la marine marchande ; un administrateur et deux bureaux en constituent, avec la commission spéciale de l'établissement des Invalides de la Marine, l'organisme central (1).

Dans les différents quartiers, les intérêts de la Caisse sont confiés aux Administrateurs de l'Inscription Maritime. Auprès d'eux se trouvent des trésoriers particuliers pour la Caisse des Invalides. A Paris, il y a un trésorier général. A l'étranger, les consuls et aux colonies les trésoriers payeurs remplacent les trésoriers particuliers.

L'établissement des Invalides comprend trois services distincts :

La Caisse des Gens de Mer ;

La Caisse des Prises ;

La Caisse des Invalides, proprement dite.

---

(1) Décret du 9 avril 1897. *Journal Officiel* du 10 avril.

I. *Caisse des Cens de Mer.* Instituée le 1er juin 1782, elle est chargée de conserver et de recevoir, à titre de dépôt, tous les produits dont la Caisse des Invalides est susceptible de devenir propriétaire, et chaque année, le 1er janvier, cette dernière reçoit les sommes qui, au 31 décembre précédent, sont restées trente ans sans être réclamées.

Ces dépôts sont administrés dans la forme prescrite dans le Code Civil et s'appliquent :

1° Aux soldes et accessoires de soldes;

2° Aux parts de prises;

3° Aux salaires du commerce;

4° Aux produits d'inventaires et de successions;

5° Aux dépôts divers;

6° Aux bris et naufrages.

La règle de l'article 1937 C. civ., qui ordonne que la restitution de la chose déposée ne doit être faite qu'à celui qui a fait le dépôt ou à celui au nom duquel le dépôt a été fait, subit ici une grave atteinte, en ce que, avec l'autorisation du Ministre, les familles nécessiteuses peuvent se faire délivrer des secours sur les sommes déposées par leurs parents à la Caisse. Cela n'a évidemment lieu qu'en des circonstances graves, quand il y a de fortes présomptions pour croire que le dépositaire a péri au loin.

La Caisse des Gens de Mer est encore destinée à recevoir en dépôt les portions de solde que les marins de toute classe délèguent à leurs familles pendant qu'ils servent sur les bâtiments de l'Etat.

En effet, lorsque le marin est levé à 20 ans, ou lorsqu'il devance l'appel, il délègue à ses père et

mère, ou à sa femme lorsqu'il est marié, le tiers mensuel de ses salaires, pour tout le temps qu'il sera embarqué au service de l'Etat. Il peut même déléguer à une tierce personne, mais pour cela il lui faut l'autorisation du Ministre, basée sur un rapport de l'Administrateur de l'Inscription Maritime attestant qu'il n'y a pas de cession déguisée. Si le marin ne consentait pas à déléguer, on ferait une enquête, et si ses parents étaient dans le besoin et d'une moralité reconnue, on lui imposerait une délégation d'office, basée sur l'article 205 du Code civil.

Chaque trimestre, l'Administrateur du port auquel appartient le navire de l'Etat sur lequel est embarqué le marin délégant, adresse au quartier où celui-ci est inscrit le montant de la délégation qu'il a souscrite. Le Trésorier des Invalides se transporte au bureau de l'Inscription Maritime et procède au paiement de ces sommes assisté du syndic, dont la mission est de constater l'identité des délégataires.

La Caisse des Gens de Mer donne encore aux marins désirant envoyer une somme d'argent à leurs familles, l'avantage de faire cet envoi et le versement sans aucun frais.

Comme dépositaire légal, la Caisse des Gens de Mer présente beaucoup d'analogie avec la Caisse des Depôts et Consignations, mais les formalités sont bien plus simples et bien moins onéreuses. Ainsi pour les paiements aux illettrés, la Caisse des Gens de Mer se contente de l'attestation gratuite du syndic quelle que soit la somme ; la Caisse des Dépôts exige une quittance notariée dès que la somme dépasse 150 francs.

Pour n'importe quelle somme, la Caisse des Gens de Mer admet les procurations administratives délivrées à titre gratuit par les Conseils d'Administration des navires ou par les administrateurs de l'Inscription Maritime, alors que la Caisse des Dépôts et Consignations exige des quittances notariées.

II. *Caisse des Prises.* — Elle remonte à l'Ordonnance du 28 mars 1778. Elle reçoit en dépôt le produit brut de toutes les prises faites en mer jusqu'à la clôture des liquidations administratives qui en déterminent l'emploi. Si la capture n'est pas validée, la Caisse des Prises restitue le produit de la vente aux personnes indiquées par le Conseil des Prises pour la recevoir. Si, au contraire, la prise est déclarée valable, la Caisse, lorsque la liquidation a été arrêtée, paie les frais de vente et les autres dépenses allouées en taxe ; elle verse ensuite dans la Caisse des Gens de Mer, les parts revenant à l'équipage capteur, et, dans la Caisse des Invalides, le montant des droits attribués à celle-ci dans la liquidation.

De 1816 à 1876, la Caisse des Prises a encaissé plus de 43 millions. Aujourd'hui, son importance est naturellement nulle; elle le serait entièrement, sans quelques prises opérées sur les côtes de Madagascar et dans les murs de Chine.

III. *Caisse des Invalides.* — Cette caisse centralise toutes les valeurs destinées à assurer le capital des pensions et secours accordés aux marins

et à leurs familles. Les deux premières caisses ne sont que des caisses de dépôt, tandis que la Caisse des Invalides possède, en propre, un capital de 110 millions, représenté par une rente sur l'Etat, qui, par suite des conversions successives, se trouve réduite à 3.149.133 fr.

A. Ressources de la Caisse des Invalides.

En dehors de ce capital, les ressources variables de la Caisse comprennent :

1° Une retenue de 3 °/₀ sur les salaires des marins du commerce engagés au mois ou au voyage et sur le décompte des marins engagés à la part dans la navigation au long cours et de ceux employés à la pêche de la baleine et de la morue (Loi du 11 avril 1881, art. 6).

Pour les marins engagés à la part, suivant le tarif ci-après :

a) *Pour le cabotage ou le pilotage en mer* :

Capitaines, maîtres et pilotes patrons	3 fr.	par mois.
Officiers mariniers et pilotes	1 fr. 50	par mois.
Matelots	1 fr. 20	par mois.
Novices	0 fr. 75	—
Mousses	0 fr. 30	—

b) *Pour la petite pêche au poisson frais ou le pilotage en rivière.*

Patrons	1 fr. 50	par mois.
Matelots	0 fr. 75	—
Novices	0 fr. 50	—
Mousses	0 fr. 25	—

Ces retenues s'opèrent, à l'armement, sur les retenues faites, et, au désarmement, sur les salaires payés.

2° La solde entière des déserteurs de la marine militaire et le tiers ou la moitié de celle des déserteurs de commerce.

3° Versement de 5 p. 100 de la totalité de leurs émoluments, opéré par les officiers des différents corps de la marine, autorisés à servir dans le commerce ou l'industrie et rétribués par suite sur d'autres fonds que ceux de l'Etat (Loi de finances du 8 août 1885, article 11).

4° Le montant des loyers et successions des marins non réclamés pendant deux ans à la Caisse des Gens de Mer.

5° Les dépôts à la même Caisse non réclamés pendant trente ans.

6° Les produits des bris et naufrages non réclamés à la Caisse des Gens de Mer dans l'an et jour de leur dépôt.

7° Une partie des prises faites par les bâtiments de l'Etat.

a) 5 p. 100 du produit net des prises faites par les corsaires.

b) 2 1/2 p. 100 du produit brut des prises faites par les vaisseaux de guerre.

c) Le 1/3 du produit net des corsaires, bâtiments et cargaisons pris sur le commerce ennemi.

8° La subvention portée chaque année au budget de la marine et qui a été fixée à 11.834.543 francs pour l'année 1904.

9° Produit de la vente des feuilles des rôles d'équipage des navires de commerce.

10° Produit des amendes et confiscations, prononcées en vertu du Code de justice de l'armée de mer ou des règlements maritimes.

11° Prélèvement sur le montant des primes à la navigation, à la construction, ainsi que sur la compensation d'armement, d'une retenue de 3 p. 100 en vertu de l'article 21 de la loi du 7 avril 1902, affectée à la Caisse des Invalides, en vue d'accorder des subventions aux Chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien dans les ports français d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence, le placement ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles et notamment les écoles professionnelles de marins.

Les ressources de la Caisse des Invalides ont été diminuées en 1886. Jusqu'à cette date, elle devait assurer le service des pensions aux marins, aux officiers et aux employés du Ministère de la Marine. Sur les traitements de ces derniers, elle faisait une retenue de 5 p. 100. La loi du 22 mars 1885 a mis ces pensions à la charge du trésor public et elles sont payées par le Ministère des Finances qui bénéficie de la retenue (1).

---

(1) Loi du 22 mars 1885, complétée par le décret du 17 novembre 1885, rendue exécutoire à partir du 1er janvier 1886.

B. — Dépenses de la Caisse des Invalides.

1° Paiement des pensions demi-soldes et pensions dérivées.

2° Gratifications et secours accordés aux marins, militaires et agents du département de la marine, à leurs veuves, à leurs enfants, ainsi qu'à leurs ascendants.

3° Secours annuel attribué à l'hospice de Rochefort pour la subsistance et l'entretien de douze veuves infirmes et de quarante orphelins de marins, militaires et ouvriers de la marine.

4° Appointements du personnel de l'Administration centrale et des comptables de l'Etablissement des Invalides.

5° Frais de bureaux; frais de service du trésorier général et des trésoriers particuliers; indemnités allouées aux comptables du trésor leur servant de correspondants aux colonies; frais d'impression et de recouvrement.

6° Frais d'entretien à l'hôtel des Invalides de la Guerre des marins demi-soldiers qui sont admis dans cet établissement.

Voir, dans le tableau que nous publions plus loin, quel a été, pour les années 1903 et 1904, le montant des recettes et des dépenses de la Caisse des Invalides.

Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par l'examen de ce budget, les revenus nécessairement très modiques prélevés sur les salaires des marins du commerce, ne sont qu'une faible partie

des recettes de l'Etablissement. La plus grosse part en est fournie par la subvention du département de la Marine. Il s'ensuit que la pension servie aux demi-soldiers est loin d'être la représentation exacte de leurs versements ; elle comporte une véritable gratification de l'Etat; mais, d'autre part, les inscrits ne conservent aucun droit sur les sommes qu'ils ont versées, s'ils ne remplissent pas les conditions nécessaires à l'obtention de la pension. C'est ce qui distingue la demi-solde des pensions viagères de la Caisse des Retraites pour la Vieillesse, ces dernières représentant exactement l'intérêt des versements effectués qui ont été, par les soins de la Caisse, capitalisés à intérêts composés.

La demi-solde apparaît donc comme la pension propre de l'Inscription Maritime, dont elle est la principale compensation : elle admet, parmi les services donnant droit à son obtention, la navigation commerciale, les services dans la marine de l'Etat et même; dans certains cas, des services civils précédés de vingt ans de services effectifs à la marine ou dix ans aux colonies.

Le droit à la demi-solde est, d'ailleurs, établi par les lois des 13 mai 1791, 11 avril 1881 et 8 août 1885.

L'article 50 de la loi du 24 décembre 1896 décide que les inscrits qui réunissent les conditions voulues ont droit à une pension servie par la Caisse des Invalides de la Marine.

Budget de la Caisse des Invalides

CHAPITRES	DÉSIGNATION DES RECETTES	1903	1904
1	Retenues sur les salaires des marins de commerce	1.900.000	1.900.000
2	Décomptes des déserteurs	5.000	5.000
3	Produit de la vente des rôles d'équipages des bâtiments de commerce	60.000	60.000
4	Versement de 5 % de leurs émoluments par les officiers des différents corps de la marine naviguant à bord des navires du commerce ou secondant des entreprises industrielles se reliant à la marine	20.000	20.000
5	Retenues sur les primes à la construction, à la navigation et à la compensation d'armement	mémoire	mémoire
6	Arrérages des inscriptions des rentes sur l'Etat appartenant à la Caisse des Invalides	2.041.074	3.149.133
7	Droit sur les prises maritimes	1.000	1.000
8	Redevances pour concessions temporaires de parties de plages aux inscrits maritimes	25.000	25.000
9	Recettes diverses	44.992	44.992
10	Revenus provenant de legs et donations faits à l'établissement des Invalides de la Marine	82.445	85.447
11	Redevances imposées aux propriétaires de bateaux de plaisance et de bateaux munis d'un permis de circulation conformément à la loi du 20 juillet 1897	27.000	27.000
12	Subvention du Département de la Marine	11.511.534	11.824.534
13	Report des excédents de recettes des exercices antérieurs	1.354.383	300.324
	TOTAL	17.444.428	17.442.430

de la Marine pour les années 1903-1904

CHAPITRES	DÉSIGNATION DES RECETTES	1903	1904
1	Frais d'administration et de trésorerie pour les quatre services composant l'établissement	422.983	420.983
2	Frais de matériel d'établissement des Invalides à Paris et dans les ports	15.000	15.000
3	Demi-soldes et pensions qui en dérivent (Lois des 13 mai 1791, 11 avril 1881, 8 août 1885)	15.795.090 (1)	15.795.000
4	Fonds annuels de secours et gratifications de réforme renouvenables	1.041.000	1.041.000
5	Secours aux marins naufragés ou à leurs familles et subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique pour la création et l'entretien d'hôtels de marins ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles	mémoire	mémoire
6	Remboursement des anciens dépôts provenant de soldes, de parts de prises, naufrages, etc	60.000	60.000
7	Dépenses diverses, remboursements de trop perçus, etc	25.000	25.000
8	Distribution des revenus provenant des legs et donations faits à l'Établissement des Invalides	85.445	85.447
9	Dépenses des exercices clos (pour mémoire)	mémoire	mémoire
10	Dépenses sur exercices périmés non frappés de déchéance (pour mémoire)	mémoire	mémoire
11	Paiements d'arrérages de demi-soldes et pensions dérivées portant sur exercices clos (pour mémoire)	idem	idem
	TOTAL	17.444.428	17.442.430

(1) Répartis entre 78.000 parties prenantes.

1° Pensions demi-soldes et pensions dérivées

a) *Conditions nécessaires pour l'obtention de la demi-solde.*

Il faut : 1° Avoir été porté sur les registres de l'Inscription Maritime ;

2° Avoir atteint l'âge de 50 ans, à moins d'infirmités évidentes constatées par une commission spéciale ; les veuves sans enfant, doivent avoir 40 ans au moins, les orphelins, 21 ans au plus : la pension est reversible des aînés sur les plus jeunes ;

3° Avoir accompli vingt-cinq ans de services, non compris les absences illégales ne dépassant pas six jours : services rendus dans la marine de l'Etat ainsi que dans la navigation du commerce et à la pêche ; services rendus dans l'armée de terre, services non terminés par une destitution ou une démission. (Le temps de captivité est compté.)

b) *Formalités.*

Pour obtenir la liquidation de la pension demi-solde, les intéressés doivent adresser une demande écrite ou verbale à l'Administrateur de l'Inscription Maritime qui fait une enquête dans le but d'établir le bien fondé de la demande. A la suite de cette enquête, l'Administrateur fait une proposition, appuyée d'un mémoire individuel, indiquant l'état détaillé des services du demandeur et de toutes les particularités qui influent sur le taux de la pension : à ce mémoire sont, en outre,

annexées toutes les pièces établissant l'état civil de l'inscrit.

Cette proposition est transmise à l'Administrateur en chef ou au chef de service de la Marine, qui donne un avis motivé, puis au Ministère de la Marine pour la vérification des titres.

Dans le cas où la demande de pension est reconnue non fondée, le ministre prononce le rejet par une décision spéciale, notifiée à l'intéressé par voie administrative. Mais si la légitimité de la demande est reconnue, une concession définitive est insérée au *Bulletin des Lois*.

La demi-solde prenait cours, jusqu'à une date très récente, du 1er janvier qui suit la date de concession ; cependant, la jouissance remontait au lendemain du décès pour les veuves et les orphelins de marins morts au service de l'Etat.

M. Bignon, député, avait déposé, le 27 octobre 1903, une proposition de loi tendant à faire bénéficier le demi-soldier de sa pension à partir du jour où il a accompli vingt-cinq ans de services à l'Etat et de navigation, ou à partir du jour où il a atteint 50 ans et parfait les vingt-cinq ans de services (à partir du jour où son droit a été constaté).

Pour la pension dérivée de la demi-solde, la veuve âgée de 40 ans devait la toucher du jour du décès de son mari. De même pour la veuve ayant des enfans et âgée de moins de 40 ans. La veuve sans enfant devait en bénéficier dès qu'elle aurait atteint cet âge. Ces dispositions devaient être applicables le 1er janvier 1905.

La Chambre et le Sénat ont adopté cette proposition de loi après déclaration d'urgence (1).

c) *Taux de la pension.*

La pension des marins est réglée sur la paye du grade dont ils étaient titulaires au moment où ils ont quitté le service. Elle est fixée, proportionnellement au temps de commandement, pour les capitaines de la marine marchande, pour les maîtres au cabotage, les pilotes et patrons brevetés; proportionnellement à la force des marchandises, pour les mécaniciens et les chefs de quart.

Pour les inscrits ne comptant pas de services à l'Etat, la pension est basée sur la solde des matelots de troisième classe de la marine de guerre.

Le tarif annexé à la loi du 11 avril 1881 porte la fixation mensuelle variant, pour les matelots, de 17 à 32 francs; pour les capitaines au long cours, maîtres au cabotage, patrons brevetés et mécaniciens, de 38 à 65 francs.

Dans plusieurs cas, ces pensions peuvent recevoir de légers suppléments. Ainsi, on accorde un supplément de 6 à 10 francs, suivant la catégorie, aux inscrits qui comptent cinq ans de service dans la marine de l'Etat; un supplément de 2 à 3 francs par mois, pour chaque enfant légitime ou légitimé de moins de dix ans. La loi prévoit encore un sup-

---

(1) V. *J. O.*, 1904. Débats parlementaires : Ch. des députés, séance du 4 févr. 1904; — Sénat, séance du 30 mars 1904. — Loi du 14 avril 1904. *J. O.* du 15 avril 1904.

plément d'invalidité de 9 à 14 francs par mois, à partir de soixante ans, ou même avant cet âge, en cas de blessures ou d'infirmités graves et incurables contractées au service de l'Etat.

Par la combinaison de ces diverses allocations, le taux de la pension se trouve fixé de la manière suivante :

Maximum variant de 32 à 89 francs par mois.
Minimum variant de 17 à 65 francs par mois.
Maximum variant de 384 à 1068 francs par an.
Minimum variant de 204 à 780 francs par an.

Les pensions dérivées accordées aux veuves et aux orphelins sont égales à la moitié de la demi-solde du mari ou du père; elles varient entre 102 et 534 francs. S'il y a plusieurs lits, la pension se divise en autant de parties égales qu'il y a de lits.

Quand une veuve sans enfants et n'ayant pas quarante ans vient en concours avec des enfants d'un premier lit, ceux-ci ont d'abord toute la pension dont la moitié est reversible sur la veuve, quand elle a rempli les conditions d'âge.

d) *Evaluation des services donnant droit à la demi-solde.*

La demi-solde étant accordée comme compensation des charges de l'Inscription Maritime, on comprend qu'un grand nombre de citoyens essaie d'entrer dans la catégorie des inscrits maritimes pour obtenir l'avantage des pensions.

Aussi des abus se sont-ils produits. Des personnes, parfois très étrangères à la mer, sous prétexte d'exercer leur industrie dans les limites de

l'Inscription, prenaient des rôles d'équipage pour naviguer sur des bateaux propres tout au plus à circuler sur des étangs ou sur des parcs à poissons. On voyait, par exemple, des soldats n'ayant jamais mis le pied sur un navire demander leur inscription après trente ans et, faisant compter leur service militaire, obtenir une pension à l'âge de cinquante-cinq ans.

C'est ce qu'on appelle les abus de la navigation fictive.

La loi du 20 juillet 1897 a eu pour but de remédier à ces abus (1) en exigeant l'inscription sur le rôle d'équipage et en fixant l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde, suivant que la navigation a pour objet la petite ou la grande pêche, le bornage, le cabotage, etc., et qu'elle est exercée en pleine mer ou dans les eaux abritées. Dans ce dernier cas (art. 6), la navigation exercée à titre professionnel dans les eaux soumises au régime de l'Inscription Maritime, ne compte que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde, quand elle est exclusivement pratiquée dans l'intérieur des fleuves, ports, bassins, rivières, lacs et étangs salés.

Cette loi, qui avait pour effet de revenir sur des

---

(1) Rapports de M. de Kerjégu à la Chambre, 27 fév. 1892, 29 nov. 1894. Rapport au Sénat de M. Godin, 4 juin 1897, *J. O.* Doc. Parl. 1897, annexe 149. Rapport au Sénat de M. Chovet, 28 janvier 1897, *J. O.* Doc. Parl. 1897, annexe 14.

avantages concédés depuis longtemps aux inscrits maritimes, causa, surtout en ce qui concerne l'évaluation des services donnant droit à demi-solde, une profonde émotion parmi les populations du littoral. C'était, en effet, bien dur que de doubler les services de toute une catégorie de pêcheurs, c'est-à-dire d'exiger d'eux six cents mois de navigation au lieu de trois cents.

En effet, il n'y a pas, parmi les inscrits, les catégories que la loi a établies; le marin navigue alternativement, suivant l'âge et les circonstances, au long cours, au cabotage et à la petite pêche.

Il donne cinq années de ses services à l'Etat, ce qui lui compte pour cinquante ou soixante mois, mais si le reste de sa vie est partagé entre le long cours, le cabotage et la petite pêche, il n'obtiendra sa pension qu'entre 60 et 70 ans. Il aura versé une retenue de 3 p. 100 prise sur tous ses salaires, pour arriver à toucher à cet âge une pension de 200 francs.

Des protestations nombreuses se sont élevées contre la loi du 20 juillet 1897, pendant le cours de son élaboration et avant même qu'elle fut soumise à l'approbation des Chambres. La Chambre de commerce de Calais demanda, le 20 décembre 1896 que les articles 6 et 7 du projet de loi fussent supprimés. Le 7 décembre 1896, la Chambre de commerce de Paris émit le vœu que tous les inscrits fussent traités de la même manière. M. Chovet, rapporteur de la loi au Sénat, reçut soixante-dix à quatre-vingt protestations de syndicats de marins, de capitaines au long cours et pêcheurs, protestant

contre la nouvelle loi non encore votée par le Sénat, pétitions couvertes de 100.000 signatures (1). Ces protestations ont continué après le vote définitif de la loi et ont abouti à des projets et propositions de loi tendant à remplacer les articles 6 et 7 par des dispositions rétablissant l'égalité entre tous les inscrits maritimes (2). « L'expérience de quatre années, dit M. de Lanessan (3), a démontré qu'une telle disposition est de nature à nuire aux ressources du personnel de nos flottes de guerre et de commerce. En voulant atteindre la navigation fictive, on a dépassé le but, on a atteint en fait toute une catégorie de pêcheurs et jeté le trouble dans une population dont les intérêts sont intimément liés à ceux du pays. Les conséquences de cette mesure législative peuvent être fort graves. Dans une nation comme la France, où, en dehors de la zone de la mer, on est absolument étranger aux choses de la mer, il importe grandement de ne pas diminuer le nombre des hommes qui s'y vouent dès l'enfance... Les gens de mer exercent leur profession dans des conditions qui varient

---

(1) *La Science Française*, 24 juillet 1896. — Questions maritimes : les inscrits maritimes devant le Sénat, par le commandant Riondel, p. 385.

(2) 1° Proposition Chastenet en 1899 et rapport de M. Surcouf, du 3 juillet; — 2° Projet de M. de Lanessan du 22 octobre 1901 (Rapport de M. Le Moigne), voté par la Chambre des Députés.

(3) *J. O.* Doc. parl. Chambre des Députés. Session exiraordinaire, page 10, annexe 2674, 1901.

avec les circonstances et surtout les parages où ils sont nés ; tous ne peuvent pas embarquer au long cours, au cabotage, pratiquer la pêche au large ; la petite pêche est forcément l'industrie d'un très grand nombre, industrie toute pleine de dangers et de fatigues que ne connaissent pas les matelots d'un paquebot.

Dans le rude métier de marin, il ne nous paraît pas possible d'établir rationnellement, pour l'admission à la pension de retraite, une classification comparative des dangers courus, des fatigues éprouvées et de déclarer que le temps passé à la pêche, souvent si pénible dans les estuaires de la Seine, de la Loire, de la Gironde dans les grands étangs salés de la Méditerranée peut être réduit de moitié dans la supputation des droits à cette pension. Il ne nous paraît pas équitable de doser, en quelque sorte, les épreuves subies par les différents membres de la grande famille maritime, au cours de leur carrière, avant de les admettre à la demi-solde de vieillesse. Tous supportent sur leur salaire journalier ou leur part de pêche, la même retenue proportionnée à leur gain et versée à la Caisse des Invalides. Tous forment l'ensemble des ressources auxquelles viennent puiser la marine de guerre et la marine de commerce pour la composition de leurs équipages et sont soumis au même assujettissement militaire, avec cette particularité, que les pêcheurs côtiers constituent une réserve toujours présente, toujours disponible pour la mobilisation qui inéluctablement devra être immédiate.

Or, l'application de l'article 6 de la loi de 1897

équivaut en réalité, pour la plus grande majorité d'une classe d'inscrits maritimes, à la suppression à peu près complète de la pension des vieux marins, car l'obligation de figurer sur les rôles de pêche et de verser la retenue des Invalides pendant une période totale pouvant dépasser quarante-cinq années, conduit généralement à l'âge de 70 ans. Cette situation faite à des pêcheurs, auxquels de lourdes charges sont imposées sans compensations correspondantes, ne peut que les inciter à abandonner une profession où, après toute une vie de labeurs, ils sont à peine admis à profiter de l'épargne obligatoire à laquelle ils sont soumis comme tous les gens de mer.

Il y a lieu d'ajouter, en outre, que les enfants des marins trouvent de plus en plus difficilement à s'embarquer comme mousses à bord des navires armés commercialement, dont les dimensions deviennent de plus en plus grandes et dont le nombre diminue en proportion de l'extension du tonnage. Ces enfants sont donc obligés de faire leur apprentissage sur des bateaux de pêche et le plus souvent sur les plus petits.

Or, restreindre, par une mesure comme celle qu'a édicté l'article 6 de la loi de 1897, le développement de la petite pêche, c'est forcément priver d'embarquement devenu de plus en plus nécessaire un grand nombre de fils de marins.

C'est, par suite, tarir dans une certaine mesure une source d'hommes formés dès l'enfance au métier de la mer. Nous pensons que l'intérêt du recrutement de notre flotte, comme l'équité, com-

mande de revenir sur une disposition qui a pour effet d'appauvrir nos contigents de marins.

Si la navigation fictive doit être énergiquement poursuivie — et elle l'est — afin d'empêcher que la Caisse des Invalides ne soit grevée de pensions acquises frauduleusement, l'exercice actif de toute profession maritime doit être largement encouragé.

Les inscrits fluviaux supportent les mêmes charges militaires que leurs camarades plus favorisés ; et on opère sur leur solde la même retenue, pourquoi ne pas leur accorder les mêmes avantages ?

La demi-solde est une pension ayant un caractère spécial : ce n'est pas la récompense des services rendus, mais la compensation des charges que l'Inscription Maritime fait peser sur ceux qui y sont soumis. Elle a été créée, non pour récompenser des services rendus, mais des services qui pourraient être rendus dans des circonstances déterminées par ceux à qui elle est promise.

En effet, elle est accordée à des inscrits exemptés ou réformés qui ne rendent pas de services à bord des bâtiments de l'Etat. De plus, les inscrits fluviaux doivent verser beaucoup plus à la Caisse des Invalides, puisque le temps au bout duquel ils peuvent bénéficier de la demi-solde est le double de celui exigé des autres inscrits.

Dans le cours de la discussion du budget de 1904, M. Chastenet, député, a appelé l'attention du Ministre de la Marine sur la situation faite aux marins des eaux abritées et du bornage, relativement au calcul de leur temps de navigation, qui

n'est compté que pour moitié de sa durée pour l'obtention de la demi-solde (1).

Reprenant rapidement les principaux arguments invoqués par M. de Lanessan, il a ajouté qu'au point de vue du droit, les dispositions de la loi de 1897 ont un effet rétroactif, en ce sens qu'elles frappent des marins qui étaient entrés dans l'Inscription Maritime sous un régime plus favorable.

M. le Ministre a répondu qu'il n'était pas possible d'obtenir ce résultat par voie d'amendement budgétaire, mais seulement par une loi organique. Il a d'ailleurs rappelé que du projet du 22 octobre 1901, voté par la Chambre et actuellement au Sénat, la commission avait détaché l'article relatif à la réforme réclamée pour en faire un projet de loi spécial. Le Sénat est saisi du rapport (2) et aura à se promener bientôt sur la suppression des articles 6 et 7 de la loi du 21 avril 1897 (3).

Voici qu'elle est la modification que l'on veut apporter à la loi du 20 juillet 1897 : « Le temps d'embarquement sur les bateaux armés à la petite pêche et au bornage, dans les eaux soumises au régime de l'Inscription Maritime, est admis pour la totalité de sa durée dans les services donnant droit à la demi-solde, sous la réserve que la navigation soit active et professionnelle.

---

(1) *Journal officiel* du 3 décembre 1903, p. 3115.

(2) Rapport Cabart-Danneville. *J. O.* Documents parlementaires. Sénat. Annexe n° 259, année 1903.

(3) V. loi du 14 avril 1904 (*J. O.* du 15 avril) supprimant l'article 6 et modifiant l'article 7 de la loi du 20 juillet 1897.

« La navigation est active quand elle s'exerce dans la proportion d'au moins un jour sur trois dans la période de durée du rôle : elle est dite professionnelle quand elle a pour objet le transport des passagers ou marchandises, ou quand la pêche est pratiquée en vue de la vente du poisson.

« La navigation à la petite pêche et au bornage n'est comptée que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde, quand elle n'est pas active, tout en étant professionnelle.

« La navigation non professionnelle est annulée en vertu de l'article 5 de la loi du 20 juillet 1897. »

Dans le même ordre d'idées, M. La Chambre et plusieurs de ses collègues ont déposé une proposition de loi (1) tendant à faire compter pour une année la campagne de grande pêche à Terre-Neuve ou en Islande. Les inscrits qui se livrent à la grande pêche font, en effet, 200 jours de navigation environ, pendant lesquels ils ne peuvent pas prendre de repos. Malgré le danger que présente cette navigation, elle ne compte que pour la durée de l'armement pour le calcul de la pension. Il en résulte que ces pêcheurs arrivent à obtenir plus difficilement la demi-solde que les inscrits qui se livrent à la petite pêche en mer. Aussi demande-t-on que la pension soit comptée pour douze mois dans le calcul des services donnant droit à la pen-

(1) Rapport Armez. *J. O.* Doc. Parl. Ch. des Dép., 1904. Annexe 1393, p. 307.

sion, tout en laissant subsister au profit de l'inscrit le temps de navigation active et professionnelle qui précède ou suit l'armement.

Selon le rapporteur, la dépense nécessitée par l'application de cette mesure ne doit pas dépasser 35.000 francs au bout de quinze ans (1).

2° Secours éventuels de la Caisse des Invalides.

Ces secours sont accordés par le ministre. Ce sont des concessions essentiellement gracieuses, accidentelles et personnelles, ayant le caractère

---

(1) Au 1er janvier 1896 :

1° Le nombre total des Inscrits s'élevait à :

Inscrits provisoires de 10 à 18 ans.....	50.000
Inscrits définitifs.....	135.000
Inscrits hors de service.....	50.000
	235.000

2° Nombre des Inscrits en train d'acquérir la demi-solde.

Servant à l'Etat...	30.000
Servant au commerce.....	80.000
(La différence entre ce chiffre.....	110.000

et celui de 235.000 est représentée par 50.000 Inscrits provisoires dont il n'est pas tenu compte, 25.000 Inscrits définitifs ne naviguant pas, 50.000 inscrits hors de service supposés pensionnés);

3° Nombre des demi-soldiers et autres pensionnés (veuves, orphelins, etc.) :

Demi-soldiers....	28.138	10.475.830 francs
Autres pensionnés.	16.560	3.653.578 francs
	44.698	14.129.408 francs

Chiffres tirés du *Manuel des Pensions du commerce*, par E. Servant, Paris 1896.

d'aliments et insaisissables. En principe, ils ne devaient pas dépasser la somme de 200 francs fixée par la loi du 14 mai 1791, mais cette prescription a été abrogée par la loi de finances du 8 août 1885 et la limite, qui n'existe plus en réalité, paraît être fixée en fait à 500 francs.

Ils peuvent être renouvelés tous les deux ans, et, dans les cas exceptionnellement intéressants, d'année en année.

Tous les anciens serviteurs de la marine militaire ou marchande non demi-soldiers, leurs veuves, leurs orphelins, leurs père et mère et ascendants qui sont dans le besoin et qui justifient d'un chiffre quelconque de services accomplis par eux ou par leurs proches, peuvent, en s'adressant à l'Administrateur de l'Inscription Maritime ou au Préfet, s'ils habitent l'intérieur, solliciter ces secours. Les dossiers sont examinés à l'administration centrale des Invalides et le Ministre statue.

Ces secours ayant un caractère personnel sont incessibles et insaisissables, comme les demi-soldes; ils ne sont pas acquis aux héritiers du titulaire mort avant de les toucher, sauf décision spéciale du Ministre en faveur de ceux qui ont pourvu aux frais de dernière maladie et d'inhumation.

Chaque année, la Caisse verse une somme de 100.000 francs à l'hospice de Rochefort pour l'aider à l'entretien de douze veuves et quarante orphelins de marins.

Les dispositions protectrices établies par le législateur en faveur des Inscrits Maritimes, ont été complétées par des institutions profession-

nelles et coopératives, telles qu'on en rencontre actuellement dans beaucoup de corps de métiers et par la création récente d'une Caisse Nationale de Prévoyance entre les marins français contre les risques et les accidents de leur profession.

IV. *Caisse Nationale de Prévoyance entre les marins français contre les risques et les accidents de leur profession.* — Les secours servis par la Caisse des Invalides ne suffisent pas à garantir les marins contre les accidents auxquels ils sont tous les jours exposés dans l'exercice de leur profession et qui peuvent occasionner leur mort et laisser leurs familles dans le besoin ou les mettre avant l'âge de la demi-solde dans l'impossibilité de continuer à gagner leur vie.

Des tentatives d'assurance de ce genre furent faites en 1867 et 1872 par deux sociétés : « *La Sécurité Générale* » et « *l'Etoile de la mer* ».

Durant le cours des travaux préparatoires de la loi du 9 avril 1898, à la Chambre des Députés, MM. Félix Faure et Adrien Liais, déposèrent des propositions de loi ayant pour but d'étendre aux marins le bénéfice du projet de la loi sur les accidents du travail, qui était à l'étude au Parlement, et de comprendre l'industrie maritime dans l'expression : « entreprises de transport par terre et par eau », contenue dans l'article premier du projet.

Mais la Commission, estimant que les risques des marins étaient trop spéciaux pour rentrer dans les prescriptions générales de la loi, décida qu'une

loi spéciale devait intervenir pour régler les conséquences des accidents (1) dont les marins et les pêcheurs pouvaient être victimes dans l'exercice de leur profession.

Pour obtenir la demi-solde, il faut avoir accompli trois cent mois de navigation et avoir atteint l'âge de cinquante ans. Or, si le marin meurt sans avoir rempli cette double condition, il ne laisse aucun droit à sa veuve et à ses orphelins et les secours que la Caisse des Invalides peut leur accorder sont insuffisants. De plus, l'armateur, pouvant, en vertu de l'article 216 du Code de Commerce, se libérer par l'abandon du navire, si le navire a péri, le recours des victimes est illusoire.

Il y avait donc nécessité de mettre les marins dans une situation spéciale.

Tel a été le but de la loi du 21 avril 1898, suivie du décret du 20 décembre 1898 qui en règle l'exécution. Le marin n'est pas seulement exposé à des risques professionnels, comme les autres ouvriers des autres industries auxquels la loi du 9 avril 1898 est applicable, il court aussi des risques spéciaux : il peut être victime d'un naufrage, d'un abordage pendant qu'il est inoccupé à bord. Aucun risque de cette nature n'est encouru dans l'industrie terrestre.

La loi du 21 avril 1898 ne distingue pas entre ces deux risques : l'armateur ne peut rien faire pour

---

(1) Rapports de M. Berthoule à la Ch. des Dép. *Jour. Of.* des 5 juillet 1892 et 23 juillet 1894.

prévenir les fortunes de mer, il ne peut en être rendu responsable : la taxe qu'on lui impose n'est donc qu'une subvention obligatoire à une œuvre de mutualité.

La responsabilité du chef d'industrie dure seulement quelques heures par jour, il peut calculer approximativement la moyenne des risques auxquels est exposé le personnel qu'il emploie, à raison de l'industrie plus ou moins dangereuse qu'il dirige et il lui est possible de prendre des mesures de précaution de nature à les atténuer.

La responsabilité de l'armateur dure nuit et jour, pendant toute la durée du voyage, et, à côté des dangers qu'il peut prévenir, il y a les cas de force majeure.

L'industriel peut choisir librement son personnel; l'armateur est obligé de choisir les trois quarts de son équipage dans les inscrits maritimes.

L'armateur peut se libérer des responsabilités encourues par le fait de son capitaine, par l'abandon du navire : il ne pourrait pas agir ainsi s'il était soumis à la loi du 9 avril 1898 et les charges qui pèseraient sur lui seraient très grandes à raison des risques nombreux qu'il encourt : en effet, la la mortalité, qui est de 2 p. 100 chez les mineurs, est de 4 p. 100 pour la navigation à vapeur et de 8 p. 100 pour la navigation à voiles.

Aussi la loi du 21 avril prévoit-elle tous les risques que courent les marins, qu'ils soient industriels, occasionnels ou nautiques. Son but a été de venir en aide aux marins, sans négliger pour cela les intérêts des armateurs.

La Caisse Nationale de Prévoyance est annexée à la Caisse des Invalides de la Marine et est administrée par le personnel de cette dernière ; mais elle a une existence indépendante et a la personnalité civile.

Au Ministère de la Marine, on a créé un conseil d'administration spécial de la Caisse de Prévoyance.

Ce conseil est composé : 1° De membres titulaires de la commission supérieure des Invalides ; 2° D'un nombre d'inscrits maritimes et d'armateurs égal à celui des membres de la commission précitée, pris par moitié dans chacune de ces deux catégories et nommé pour trois ans par décret.

Il est spécialement consulté sur l'emploi et le placement des fonds de la Caisse et donne son avis sur les questions et projets relatifs à l'organisation et à la réglementation de l'institution.

La loi du 21 avril 1898 pose le principe de l'assurance obligatoire. L'article 1er dit en effet : « Font obligatoirement et exclusivement partie de cet établissement tous les inscrits maritimes, à partir de l'âge de 10 ans ».

A. Ressources de la Caisse de Prévoyance.

La Caisse de Prévoyance est alimentée : 1° Par la cotisation des participants ; 2° Par les apports des propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux ; 3° Par les dons ou legs des particuliers et par les subsides éventuels des départements, des communes, des établissements publics et des associa-

tions; 4° Lorsqu'il y a lieu, par des avances de l'Etat non productives d'intérêts.

En outre, un prélèvement de 5 p. 100 est opéré (loi du 7 avril 1902, article 4) sur le montant des primes à la navigation et des compensations d'armement, en faveur des inscrits maritimes pour être versé à la Caisse de Prévoyance, en vue de diminuer la retenue imposée aux inscrits pour l'alimentation de cette Caisse.

De plus (article 21, même loi), il est prélevé, sur le montant des primes à la navigation, ainsi que des compensations d'armement constituées ou maintenues par la loi du 7 avril 1902, une retenue de 6 p. 100 dont 2/3 ou 4 p. 100 sont affectés à la Caisse de Prévoyance, en vue de diminuer la retenue imposée aux marins et de grossir les fonds de secours à distribuer aux victimes des naufrages et autres accidents de mer ou à leurs familles.

Les cotisations sont fixées proportionnellement au salaire pour les inscrits : elles doivent être égales à la moitié de la retenue opérée au profit de la Caisse des Invalides, sans toutefois que ces cotisations puissent dépasser la somme de 2 francs par mois pour les inscrits non brevetés (1).

Les apports des armateurs, capitaines et patrons, varient avec l'importance du personnel et le genre de navigation.

---

(1) Le décret du 11 décembre 1902 réduit d'un tiers la cotisation à verser par les inscrits à la Caisse de Pré-

Les propriétaires ou armateurs de bateaux armés pour le long cours, le cabotage, la grande et la petite pêche, le pilotage et le bornage, ainsi que les propriétaires des bâtiments de plaisance munis de rôles d'équipage, sont assujettis au versement d'une cotisation égale au montant de celle acquittée par leurs équipages.

Les propriétaires de bateaux se livrant au pilotage, au bornage, à la petite pêche et montant eux-mêmes les bateaux, ne sont tenus de verser que trois ou quatre francs par an et par homme employé, suivant qu'ils naviguent dans les eaux abritées faisant partie du domaine de l'Inscription Maritime ou en pleine mer.

La subvention n'est accordée par l'Etat que tant que les ressources normales de la Caisse ne suffisent pas à constituer le capital nécessaire au service des pensions et indemnités, et cette subvention est à titre remboursable.

B. — Dépenses de la Caisse de Prévoyance.

La Caisse de Prévoyance a à sa charge :

a) Le paiement des *indemnités temporaires* accordées aux victimes d'accidents n'ayant entraîné qu'une incapacité de travail temporaire (indemnité renouvelable).

---

voyance. *Journal Officiel*, 12 décembre 1902, p. 8062. Le maximum de cotisation mensuelle des inscrits non brevetés est réduite à 1 fr. 33.

b) Le paiement des pensions *dites demi-soldes d'invalidité* (1).

1° Aux marins atteints d'incapacité permanente par suite d'accidents ou de maladie résultant de ces accidents.

2° A la veuve survivante non divorcée, ou contre laquelle n'a pas été prononcée la séparation de corps, pourvu que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident ou à la maladie : cette pension est augmentée par enfant mineur de dix ans.

3° Aux orphelins, jusqu'à la majorité du plus jeune d'entre eux.

4° Aux ascendants non demi-soldiers, âgés de plus de soixante-dix ans.

1° *Formalités nécessaires pour l'obtention des demi-soldes d'infirmités.*

Les formalités que doivent remplir les inscrits victimes d'accidents, sont les mêmes que celles imposées aux inscrits qui demandent la demi-solde à la Caisse des Invalides. Les intéressés adressent à l'Administrateur de l'Inscription maritime une demande contenant l'exposé des motifs donnant droit à leur pension. Les marins et pêcheurs sont dispensés d'établir sur timbre leurs

(1) C'est le trésor qui effectue le paiement de ces pensions, tandis que la Caisse des Invalides paie elle-même les demi-soldes.

demandes, récépissés, certificats de vie, quittance, etc.

Le Ministre de la Marine se prononce sur les droits du marin à la pension après examen du mémoire établi par l'Administrateur du quartier et à la suite de la décision d'une commission spéciale chargée d'examiner l'état de la victime de l'accident. On évite ainsi les lenteure de la procédure judiciaire (1).

Ces pensions sont incessibles et insaisissables, elles prennent cours, pour les inscrits, du jour où ils ont cessé de recevoir leur salaires, conformément à l'article 262 du Code de commerce ; pour les veuves, les orphelins et les ascendants, du jour du décès qui y donne des droits, ou, au cas de disparition à la mer, du jour des dernières nouvelles.

2° Taux de la demi-solde d'infirmité.

Le taux de la pension annuelle varie pour les inscrits de 300 à 204 francs par an, suivant la catégorie : les veuves et les orphelins ont droit à la moitié de la pension allouée à leur mari ou à leur père ; les ascendants ont droit à la moitié de la pension des veuves et orphelins. Des secours an-

(1) Décret du 21 janvier 1899. Cette commission est la même que celle établie par la loi du 11 avril 1881, pour procéder à la visite des inscrits : en plus de la réunion obligatoire de janvier, elle peut se réunir en avril, juillet et octobre.

nuels accordés par enfant âgé de moins de dix ans, varient entre 36 et 24 francs.

Mais, dans le cas où celui qui est appelé au bénéfice d'une demi-solde d'infirmité jouit déjà d'une demi-solde, pension dérivée, pension civile ou militaire, le chiffre de cette demi-solde d'infirmité est diminué de moitié (1).

3° Conditions à remplir pour obtenir la demi-solde d'infirmité.

Il faut : 1° être inscrit maritime ; 2° être atteint d'une incapacité de travail permanente survenue dans l'exercice de la profession de marin.

Il en résulte que les non-inscrits employés à bord des navires de commerce et victimes d'accidents maritimes, ne peuvent pas se prévaloir de la loi du 21 avril 1898. Peuvent-ils alors se prévaloir de la loi du 9 avril et prétendre qu'ils sont employés à une entreprise de transports par eau ?

La question est discutée, mais il semble résulter, des travaux préparatoires de cette loi, que le législateur de 1898 a voulu mettre dans une catégorie spéciale les transports par mer. De plus, dans le langage du Code de Commerce les expressions « transports par eau » ne s'appliquent pas aux transports par mer qui font l'objet du Livre II du Code de Commerce. Les non-inscrits, victimes d'accidents à bord, ne peuvent donc se prévaloir

(1) Voir tableau, page 200.

que du Code civil. Telle est aussi l'opinion de la jurisprudence (1).

De même, si l'inscrit est victime d'un accident en dehors de l'exercice de sa profession, il ne peut plus se prévaloir de la loi du 29 avril et il retombe dans le droit commun (2).

Mais s'il est blessé dans le cours de son embarquement, il a droit à indemnité ou à demi-solde sans qu'il lui soit nécessaire de prouver la faute du patron, en vertu du principe du risque professionnel.

Le droit commun reprendrait son empire au cas de faute lourde ou de faits intentionnels.

4° Charges de l'assurance.

Nous avons dit que les inscrits, aussi bien que les propriétaires et armateurs, alimentaient, par leurs cotisations, la Caisse de Prévoyance, ce qui donne

---

(1) Cass., 2 fév. 1903. D. P., 1903, 1, 180. — Cass., 7 juin 1902. D. P., 1903, 1, 524. Espèce : un garçon du *Général-Chanzy*, de la Compagnie Transatlantique, avait été blessé dans le port de Marseille par un employé du même bord. Le Tribunal civil de Marseille se déclara compétent, d'après l'article 1er de la loi du 9 avril 1898. La Cour d'Aix maintint ce jugement qui fut cassé par la Cour de cassation qui renvoya l'affaire devant la Cour de Montpellier.

(2) La jurisprudence considère comme soumis à la loi du 21 avril 1898 l'inscrit victime d'un accident pendant le cours du déchargement des marchandises sur le quai et de la mise de la cargaison à la disposition du destinataire.

Cass., 3 mars 1902. — D. P., 1902, 1, 478.

à cet établissement le caractère d'une œuvre de mutualité. Tous ceux qui peuvent être appelés à bénéficier de la demi-solde d'infirmité sont obligatoirement tenus d'effectuer des versements à cette caisse. On opère, comme en faveur de la Caisse des Invalides, une retenue sur leurs salaires. Les inscrits sont donc traités moins favorablement que les ouvriers des industries terrestres, qui touchent intégralement leurs salaires (1) et qui ne contribuent nullement aux charges de l'assurance contre les accidents du travail que le patron est seul à supporter.

Cette participation de l'ouvrier maritime est rendue nécessaire par la nature spéciale des risques qu'il court.

De plus, c'est à raison du caractère naturellement insouciant et imprévoyant des marins qu'on a rendu obligatoire le versement à la Caisse de Prévoyance.

Au point de vue de ces cotisations, tandis que la loi du 24 mai 1899, faisant suite à la loi du 9 avril, gradue, suivant les risques courus, le montant des primes que seuls les chefs d'industrie peuvent verser annuellement à la Caisse Nationale d'Assurances en cas d'accidents (règle qui est d'ailleurs appliquée dans toutes les sociétés privées d'assurance),

---

(1) Circulaire du 24 août 1899 défendant aux chefs d'industrie de faire supporter, soit directement, soit indirectement, toute la partie des charges que la loi leur impose sous forme de primes d'assurance et de retenue sur les salaires des ouvriers qu'ils emploient.

celle du 21 avril ne spécifie aucune distinction basée sur la diversité des dangers et impose à certaines populations maritimes, telles que celles du Midi, des charges qui leur paraissent excessives eu égard aux faibles dangers que présente leur navigation, presque exclusivement constituée par la pêche côtière.

Aussi les marins et pêcheurs courant plus ou moins de risques ne veulent pas être assujettis à une contribution identique : ceux qui courent des risques très faibles demandent à ne verser qu'une prime inférieure à celle que doivent les marins de la grande navigation. « Il est certain, écrivait le contre-amiral Besson, commandant de la marine à Marseille, que la loi du 21 avril 1898, malgré son esprit profondément philanthropique, a été très mal accueillie par la population maritime et que de nombreuses protestations se sont élevées de tous les côtés contre son application. Les pêcheurs de la Méditerranée qui n'aiment pas en général à affronter la haute mer et qui ne sortent pas du port dès que le temps est menaçant, ne courent pas les mêmes risques que les pêcheurs de l'Océan, sans parler, *a fortiori*, des marins du long cours et des grandes pêches ; ils sont cependant astreints au même versement proportionnel et l'on peut dire qu'ils payent des pensions aux pêcheurs de l'Ouest de la France, alors qu'eux même n'en reçoivent pas ».

Les protestations émanées des pêcheurs des eaux abritées ont amené des membres du Parlement, dès l'application de la loi du 21 avril 1898, à proposer des modifications.

Le 30 mars 1899, MM. Carnaud, Antide Boyer, Gautret, etc. déposaient une proposition de loi ainsi conçue : « Les versements imposés aux inscrits et aux propriétaires, armateurs et patrons, par la loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de Prévoyance maritime, sont facultatifs ».

La Commission de la Marine écarta cet amendement, mais le 24 juin 1899 une note du Ministre de la Marine demandait aux Préfets maritimes et aux Commissaires de l'Inscription maritime des rapports indiquant les défauts de la loi et les moyens d'y remédier.

M Charruyer déposa à la Chambre, le 20 novembre 1899, au nom de la Commission de la Marine, une proposition de loi tendant à rendre l'assurance obligatoire pour certains inscrits pratiquant certaines navigations et faisant partie des sociétés locales de secours mutuels.

Les propriétaires ou armateurs des bâtiments montés par des inscrits seraient tenus de verser une somme égale à celle versée par leur équipage. Les propriétaires et inscrits montant eux-même leur bateau ne seraient pas assujettis au versement de la cotisation.

La Commission de la Marine a accepté ce projet le 16 mars 1900.

Les sociétés de secours mutuels locales vers lesquelles pourront aller les inscrits maritimes seront difficilement organisées pour remplir les mêmes services que la Caisse Nationale, et s'il survient, pour les navires d'une même région, un sinistre intéressant un grand nombre d'adhérents à ces

sociétés locales, ces dernières pourront peut être ne pas suffire à fournir des pensions ou indemnités équivalentes à celles payées par la Caisse de Prévoyance.

Il vaut mieux, croyons-nous, laisser à la Caisse de Prévoyance le soin d'assurer tous les marins et pêcheurs et conserver à cette assurance le caractère obligatoire que semble imposer l'esprit d'imprévoyance des populations maritimes. Mais on devrait établir des catégories et des tarifs correspondant aux risques.

Enfin, à la suite de vœux exprimés par les syndicats d'inscrits maritimes réunis en congrès à Douarnenez, une autre proposition de loi a été déposée sur le bureau de la Chambre des Députés : elle a été présentée par M. Brisson au nom de cent dix de ses collègues et a pour objet de modifier la loi du 21 avril (1).

Voici quels sont les changements proposés :

Admettre à la participation les navigateurs non inscrits (docteurs, commissaires, garçons, cuisiniers, etc.). Exonérer de la taxe les armateurs de navires, les patrons propriétaires se livrant à la pêche au large, à la petite pêche, au pilotage et au bornage, qui montent eux-mêmes leurs bateaux, ainsi que les veuves des patrons de cette catégorie.

En plus des avantages accordés par l'article 262

---

(1) *J. O.* Doc. Parl. Ch. des Dép. 1903. — Annexe, nº 1346, p. 231.

du Code de Commerce et de l'indemnité journalière accordée pendant le temps que dure l'incapacité temporaire, substituer à l'unique pension de la loi du 21 avril deux catégories de pensions : la pension, viagère d'infirmité absolue ou du premier degré et la pension viagère d'infirmité ou du second degré.

Rendre les pensions d'infirmité indépendantes des demi-soldes, des pensions civiles et militaires et en permettre le cumul.

Autoriser le titulaire de la pension viagère à naviguer à titre professionnel et à continuer ainsi à gagner sa vie et à compléter le temps nécessaire pour obtenir la demi-solde de la Caisse des Invalides. (Celui qui, à 60 ans, n'aurait pas rempli les conditions exigées par la loi du 11 avril 1881, pourrait faire transformer sa pension de second degré en une pension de premier degré.)

Diminuer l'apport des participants qui pourra même devenir nul, grâce à la loi du 7 avril 1902 qui permet de payer au compte des marins tout ou partie des cotisations qui leur sont imposées pour alimenter la caisse.

Distinguer suivant les risques courus pour le paiement des primes :

1° Pour les inscrits ou non inscrits du long cours, cabotage international, grande pêche : personnel officier ou assimilé, 1 p. 100 des salaires portés sur le rôle d'équipage. — Personnel non assimilé, 0,75 p. 100 des salaires portés sur les rôles.

2° Pour les inscrits ou non inscrits pratiquant le

cabotage français, pêche au large, pilotage, bornage, petite pêche :

Capitaines, maîtres, officiers ou assimilés	0 fr.	75	par mois
Patrons et pilotes ou assimilés	0	40	—
Matelots ou assimilés	0	30	—
Novices ou assimilés	0	20	—
Mousses ou assimilés	0	10	—

Ces dernières cotisations sont réduites de moitié pour les inscrits et les non inscrits embarqués sur des bâtiments pratiquant exclusivement la navigation dans l'intérieur des lacs, ports, fleuves, étangs, bassins, rivières.

Quant aux propriétaires ou armateurs, des navires armés pour le long cours, le cabotage, la grande pêche, la pêche au large et la petite pêche, le pilotage et le bornage, ainsi que les propriétaires de bâtiments de plaisance munis de rôles d'équipage, ils sont assujettis à une taxe égale à 2 p. 100 des salaires portés sur les rôles pour les inscrits et les non inscrits qu'ils emploient.

Enfin, le taux des pensions est augmenté. (Les tableaux ci-après montrent la différence existant entre le tarif de la loi du 21 avril 1898 et celui de la proposition du 4 décembre 1903.)

La Caisse de Prévoyance vient donc augmenter les avantages pécuniaires procurés par la Caisse des Invalides aux inscrits âgés ou infirmes.

Voici en quels termes s'exprimait le rapporteur du Budget de la Marine, au Sénat, en 1903 (1) : « Vieille

(1) Rapport de M. Méric, sénateur, p. 83.

Tarif des Pensions allouées par la loi du 21 Avril 1898

DÉSIGNATION	PENSION des inscrits (art 5) en cas de :		PENSION des veuves et secours annuels aux orphelins (art. 6 et 7) au cas de :		SECOURS annuels aux ascendants (art. 9) au cas de :		SUPPLÉMENT annuel par enfant âgé de moins de 10 ans (art. 8)
	non cumul	cumul	non cumul	cumul	non cumul	cumul	
Capitaines au long cours, mécaniciens de 1re et de 2e classe dirigeant pendant leur dernier embarquement une machine d'une force nominale de 300 chevaux au moins....	300	150	250	125	125	62 50	36
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilote d'une station de mer, de patron breveté pour la pêche d'Islande, de maître au cabotage, de mécanicien de 1re et de 2e classe.	270	135	220	110	110	55 »	24
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus et embarqués en dernier lieu comme officiers au long cours, au cabotage, à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcations exerçant la petite pêche au large.	240	120	200	100	100	50 »	24
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus.....	204	102	192	96	96	48 »	24

Tarif des Pensions d'après la proposition de la loi Brisson, Le Bail, etc.

DÉSIGNATION	PENSIONS d'infirmité (art. 5)		PENSION des veuves et secours annuels aux orphelins (art. 6 et 7)	SECOURS annuels aux ascendants (art. 9)	Supplément annuel par enfant de plus de 16 ans (art. 8)
	1er degré	2e degré			
Capitaines au long cours titulaires du brevet supérieur de la marine marchande ; mécaniciens de 1re classe dirigeant une machine d'une force de 4.000 chevaux et plus, pendant leur dernier embarquement	2.200	1.430	1.100	550	110
Capitaines au long cours non titulaires du brevet, mécaniciens de 1re classe, dirigeant pendant le dernier embarquement une machine d'une force inférieure à 4.000 chevaux effectif, docteurs-médecins, commissaires	1.600	1.040	800	400	80
Maîtres au cabotage, officiers de la marine marchande, mécanicien de 1re classe, mécanicien de 2e classe dirigeant une machine pendant le dernier embarquement	1.320	840	720	360	72
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilote d'une station de mer, de patron breveté pour la pêche d'Islande, de mécanicien de 2e classe, médecins des grandes pêches non pourvus de brevet d'officier de santé, économes, comptables et sous-commissaires	1.000	650	600	300	60
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessous et embarqués en dernier lieu comme officiers au cabotage ou à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcations pratiquant la pêche au large ou exerçant en mer la petite pêche, ou le bornage, ou le pilotage, agents de service des deux sexes ayant une paie mensuelle supérieure à 75 francs	800	520	480	240	48
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus ; agents de service des deux sexes ayant une paie mensuelle de 75 francs et au-dessous	600	390	360	180	36

déjà de plus de deux siècles, cette institution (la Caisse des Invalides) a subi victorieusement l'épreuve du temps : l'Ancien Régime, comme la Révolution, l'ont soigneusement respectée. Il serait superflu de vouloir démontrer son utilité, que personne ne conteste, tant au point de vue des marins que de l'Etat lui-même. L'inscrit maritime, obligé de pourvoir à sa propre existence et à celle des siens, soit par la navigation, soit par la pêche, en un mot par le dur métier de la mer qui l'expose à des dangers sans cesse renaissants, s'est habitué à considérer la Caisse des Invalides comme la protectrice naturelle de ses intérêts. Grâce au versement d'une retenue sur ses salaires, cette institution lui assure une pension pour ses vieux jours, lorsqu'il a accompli trois cents mois de services à la mer, avec droit de réversion acquis à sa veuve et dans quelques cas à ses enfants.

« L'établissement des Invalides de la marine assure, dans les mêmes conditions les plus économiques, le fonctionnement de la Caisse Nationale de Prévoyance créée par la loi du 21 avril 1898 au profit des marins français. On sait que les ressources de cette caisse ont été augmentées par la loi du 7 avril 1902 (art. 4 et 21) sur la marine marchande, loi modificative de celle du 30 janvier 1903.

« C'est grâce aux dispositions adoptées par le Parlement que les inscrits maritimes, victimes d'événements de mer ou de risques professionnels, peuvent obtenir, quelle que soit la durée de leurs services, des indemnités, des pensions, des

secours temporaires ou viagers pour eux et leurs familles.

« Ces avantages encouragent nos marins à persévérer dans une carrière particulièrement pénible et dangereuse. On n'accomplit pas seulement ainsi un acte d'humanité bien justifiée, on fait acte en même temps d'excellente administration en assurant le recrutement de la marine de commerce et en maintenant, pour notre marine de guerre, une pépinière abondante d'intrépides et dévoués marins, rompus par l'accoutumance à toutes les difficultés et dangers de la navigation (1). »

---

(1) Opération des 4 Caisses pour 1901.

Caisses des Prises	néant.
Caisse des Gens de Mer	5.018.062,12
Caisse des Invalides	57.072.857,10
Caisse de Prévoyance	3.583.335,35
Fonds de réserve de la Caisse de Prévoyance	506.967,40
Paiement des pensions militaires de la marine	9.612.960,24
Avances au service de la marine	3.188.896,72
Paiement des délégations de soldes faites par les marins de l'Etat à leurs familles.	2.966 551,62
Accomptes aux pensionnaires nécessiteux.	421.370,21
Total....	62.274.000,66

SECTION VI

PROTECTION DES INTÉRÊTS PÉCUNIAIRES DES INSCRITS

Le Code de Commerce a accordé aux marins français des garanties qui leur assurent le paiement de leurs salaires. Ces garanties, déjà en vigueur dans l'ancien Droit, viennent s'ajouter à des mesures de protection administratives qui mettent les matelots du commerce dans une situation privilégiée au point de vue de la sauvegarde de leurs intérêts pécuniaires. Il est nécessaire de parler ici de ces avantages, car ils ne s'appliquent qu'aux seuls marins français, aux inscrits maritimes, par conséquent, et leur cause se trouve dans le régime de l'Inscription Maritime tel qu'il a été organisé chez nous,

§ 1. — *Dispositions légales et règlementaires assurant aux gens de mer le recouvrement et la conservation de leurs salaires.*

L'article 191 6° du Code de commerce, déclare privilégiés les loyers et salaires des gens de mer.

L'article 271 affecte spécialement le navire et le frêt au paiement de ces loyers qui sont, d'autre part, déclarés insaisissables.

1° *Privilèges des gens de mer.*

A. — Privilège sur le navire.

Ce privilège appartient à tous les marins quelle que soit la forme de leur engagement (au mois ou à la part) (1). Il se justifie par l'idée que « les gens de l'équipage ont, par le travail, leurs fatigues, quelquefois au péril de leur vie, préservé le gage commun (2). »

Ce privilège s'étend aussi aux accessoires des loyers (frais de rapatriement, de maladie, etc.), car le matelot, en louant ses services, savait qu'il serait payé de ses frais de conduite de retour et qu'au cas de maladie il serait traité aux frais du navire (art. 262 et 265 du Code de Commerce : dispositions d'ordre public) ; de même, dans le cas où il serait congédié sans cause valable, pour le paiement de l'indemnité que lui accorde la loi (art. 270, Code Com.)

La justification de ce privilège se fait au moyen du rôle d'armement et de désarmement qui doit être arrêté dans les bureaux de l'Inscription Maritime.

---

(1) Il y avait doute pour tous les marins engagés à la part, mais la jurisprudence leur a accordé ce privilège Cass., 28 nov. 1866. D. P. 1866, 1, p. 500. — Cass., 19 fév. 1872. D. P. 72, 1, 33. Cass., 14 mai 1873, D. P. 74, 1, 105.

(2) A. Desjardins. *Traité de Droit commercial maritime*, t. I, p. 244.

Il repose sur les navires et sur les accessoires du navire : au cas de naufrage, sur les débris du navire, et si le navire est assuré, l'indemnité d'assurance est subrogée de plein droit aux objets assurés et sert à payer les créanciers privilégiés. Ces créanciers ont de plus un droit de suite sur le navire qu'ils peuvent faire vendre.

Ils sont donc plus favorisés que les ouvriers et gens de service ordinaires qui n'ont (2101, Code Civ.) qu'un privilège général sur les meubles.

Le privilège des gens de mer s'éteint par la vente en justice faite dans les formes indiquées par le Code de commerce ou lorsque, après la vente volontaire du navire, ce dernier a fait un voyage en mer, aux risques et au nom de l'acquéreur et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

B. — Privilège sur le frêt

Ce privilège appartient seulement aux gens de mer et non aux créanciers comme celui dont nous venons de parler. Il comprend tous les frêts acquis pendant la durée de l'engagement et l'indemnité d'assurance, si le frêt est assuré.

Les marins ont droit au frêt brut, c'est-à-dire que l'armateur ne peut retenir sur le frêt le montant de ses dépenses (1).

Ce privilège est bien moins sûr que le privilège sur le navire, car il ne repose que sur la créance

---

(1) Cass. 18 mai 1870. D. P. 70, 1, 321.

du propriétaire ou de l'affrêteur contre le propriétaire et il disparaît avec elle. Si le frêt a été payé, le privilège ne peut plus s'exercer que si le montant se trouve entre les mains du capitaine ou d'un cessionnaire.

Au point de vue de la justification, on suit les règles de droit commun. Ajoutons que la loi n'assigne pas un rang spécial aux gens de mer.

2° *Insaisissabilité et incessibilité des salaires.*

La loi française accorde aux gens de mer, en plus du privilège sur le navire et sur le frêt, une seconde garantie : les salaires sont en principe insaisissables et incessibles. L'Ordonnance du 1er novembre 1745 établissait cette règle qui fut suivie par la législation postérieure et déclarée d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852 (1). Cette règle est peut-être gênante pour le crédit des marins, mais la loi y a apporté des tempéraments.

a) Le marin peut emprunter sur ses salaires pour le loyer de sa maison et pour subsistances, mais avec l'autorisation de l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

b) Il peut déléguer à sa famille le tiers au plus de ses salaires, au moment de la confection du rôle d'armement.

---

(1) Le décret du 10 juillet 1895, article 321, reconnaît le principe de l'insaisissabilité des salaires.

c) Ces délégations peuvent être faites d'office sur la demande des familles nécessiteuses (203, 205, 214. C. Civil).

d) Les salaires peuvent encore être saisis pour dettes du marin envers l'Etat.

e) Ils peuvent être retenus en partie ou en totalité par mesure disciplinaire, par exemple, en cas de désertion.

La règle de l'insaisissabilité des salaires a été étendue à tous les ouvriers et gens de service par la loi du 12 juillet 1895 qui décide, dans son article premier, que ces salaires ne peuvent être atteints par la saisie-arrêt que jusqu'à concurrence du dixième.

§ 2. — *Mesures de Protection administratives. Intervention de l'autorité maritime.*

L'autorité maritime intervient, soit au moment de la formation du contrat passé entre les matelots français et le capitaine, soit pendant l'exécution de ce contrat. Cette intervention a un double but : protection à l'égard des inscrits et de leurs familles, sauvegarde des divers intérêts de l'Etat et de ceux de la marine marchande.

Cette intervention se justifie pleinement, au point de vue des marins que leur caractère généralement insouciant met à la merci de toutes les influences et de tous les entraînements et qui ne sont pas aptes à défendre leurs intérêts.

« Le matelot français, dit M. Fournier, que la

nature même de sa profession voue à l'obéissance et forme au désintéressement, qui passe sa vie hors du milieu où les intérêts se débattent, qui ne connaît et ne cherche jamais à connaître, ni ses droits, ni les moyens de les faire valoir, qui, après plusieurs mois, quelquefois après plusieurs années de privation, reçoit, loin de sa famille, son soutien moral naturel, le salaire accumulé d'un long temps de service, que toutes ces conditions livrent comme une proie fatale aux exploitations malsaines, cet homme, disons-nous, n'est pas armé contre la société qui l'entoure, il a besoin d'un tuteur officieux et de lois protectrices, et le pouvoir qui les lui donne se montre en cela véritablement digne de la civilisation. »

La marine marchande a besoin de la protection de l'Etat, car, si les matelots n'étaient pas protégés, la partie de la population qui se consacre à la navigation se restreindrait chaque jour de plus en plus, car les familles du littoral abandonneraient cette industrie, cause de leur misère. Les armateurs trouveraient bien encore quelques matelots moyennant des salaires élevés, mais ce ne serait plus : « ces gens de mer, ces matelots de naissance et de tradition, honnêtes, disciplinés, vaillants, qui forment la grande richesse des nations maritimes » (1).

L'intérêt de l'Etat se justifie par une nécessité

---

(1) Fournier et Neveu. *Traité d'administration de la marine*. T. III, p. 163.

d'ordre public, le recrutement de notre flotte nationale. Il faut qu'elle veille particulièrement sur la vie et les biens de cette classe de citoyens qui contribuent à la défense du pays.

De plus, l'Administration de la Marine étant chargée de la gestion de la Caisse des Invalides, doit intervenir pour réclamer ce qui est dû à cette dernière.

1° *Intervention de l'autorité maritime au moment de la formation du Contrat d'engagement des Inscrits* (1).

L'Etat vient garantir l'exécution des obligations contractées par les matelots et s'assurer qu'il n'y a pas dans le contrat de clauses insérées contraires à l'ordre public. Les conditions du contrat d'engagement ont pu être librement débattues entre les marins et le capitaine ou l'armateur, mais le contrat n'est efficace que lorsqu'il a été soumis au contrôle de l'Administrateur de l'Inscription Maritime du quartier dans lequel s'opère l'armement du navire.

L'Administrateur lit et explique aux matelots l'acte d'engagement; il cherche à obtenir qu'ils consentent des délégations à leurs familles au moment convenu.

Il fait ensuite procéder à l'inscription du matelot

(1) V. O. de 1742. — Règlement de 1759. O. du 31 août 1784. — Règlement du 17 juillet 1816. — Règlement général du 7 nov. 1866 — Art. 225 § 2 et 226, art. 192, 223 et 250 du C. de Com.

sur le rôle, et à la reproduction des clauses de l'engagement.

Ce rôle qui est dressé en double (1) est la preuve authentique de la constitution légale de l'armement.

L'Administrateur de l'Inscription Maritime est donc comme le notaire obligatoire des parties qui peuvent passer entre elles toutes conventions, pourvu qu'elles ne soient pas contraires à des prescriptions d'ordre public ou d'intérêt général.

De plus, avant que ce contrat soit arrêté d'une façon définitive, l'Administrateur a le droit de donner des conseils et avis propres à renseigner les marins.

Dans les autres industries, le contrat est passé entre patron et ouvriers, sans qu'une autorité quelconque vienne défendre les intérêts de ces derniers.

2° *Intervention de l'autorité maritime dans l'exécution du contrat.*

Pendant tout le temps que dure l'engagement, l'Administrateur de l'Inscription Maritime joue le rôle d'arbitre, de conciliateur dans les différends qui peuvent s'élever entre matelots et armateurs au point de vue de l'interprétation des clauses du contrat; mais ces conseils ne sont donnés qu'à titre officieux, car si les parties ne parviennent pas à se

---

(1) Ce rôle est établi en France et aux colonies par les fonctionnaires chargés du service de l'Inscription Maritime et aux colonies par les consuls.

mettre d'accord, le litige devra être porté devant le Tribunal de Commerce.

Au contraire, l'Administrateur de l'Inscription Maritime intervient d'une façon efficace pour faire exécuter par l'armateur son obligation de payer les salaires des marins qu'il emploie.

L'Administrateur agit alors, soit en sa qualité de représentant de l'administration de la marine pour prélever la retenue de 3 p. 100 au profit de la Caisse des Invalides, soit au lieu et place des marins et en leur nom personnel pour réclamer le montant de leurs salaires. L'Administration de la Marine peut réclamer au nom des marins dont les intérêts sont étroitement liés aux siens, les privilèges des articles 191 6° et 271 du Code de Commerce, et elle a le droit d'intervenir dans les instances relatives aux salaires.

En droit commun, le paiement des salaires se fait sans aucune intervention de l'autorité publique et aux dates fixées par la convention des parties. Pour les marins, on a dérogé à ces principes et on a établi une série de mesures qui, tout en protégeant les marins du commerce, ont aussi pour résultat de prévenir la désertion.

En principe, les salaires ne sont exigibles qu'à la fin de l'engagement, c'est-à-dire au moment du désarmement du navire et le paiement ne peut être fait valablement qu'en présence de l'Administrateur de l'Inscription Maritime. Néanmoins, des avances ont pu être faites aux matelots, au moment de la conclusion du contrat, pour lui permettre de se procurer les objets indispensables à sa

profession, et pour subvenir aux besoins de sa famille : le montant de ces avances est indiqué sur le rôle.

A part cette exception, ce n'est que lorsque le navire a terminé son voyage et est désarmé que le marin peut prétendre au paiement de ses salaires. L'Administrateur du quartier de désarmement établit le rôle de désarmement sur lequel il fait, pour chaque marin, le décompte de ce qui lui est dû et de la part qui revient à la Caisse des Invalides.

La solde peut alors être remise en mains propres aux marins, mais en présence de l'Administrateur.

Cette disposition n'est applicable que si le quartier où s'opère le désarmement est en même temps le quartier d'inscription du marin. Dans le cas contraire, le montant des loyers est versé à la Caisse des Gens de Mer qui transmet au quartier d'inscription où l'Administrateur opère le paiement.

Pour les marins débarqués à l'étranger, on applique les mêmes mesures sous le contrôle de l'autorité consulaire.

Pour le paiement des délégations aux familles des marins, si le délégataire habite le port d'armement, il peut toucher des mains de l'armateur les sommes consenties en sa faveur, sinon, ces sommes sont versées à la Caisse des Gens de Mer par les soins de l'Administrateur du quartier et cette caisse les fait parvenir aux intéressés.

APPENDICE

Autres mesures de protection établies en faveur des marins français.

1° Les matelots sont nourris par l'armateur.

Les matelots embarqués doivent être nourris aux frais de l'armateur pendant tout le temps que dure l'engagement. La plus grande latitude est laissée aux armateurs qui peuvent passer, avec les matelots, toute convention concernant la nourriture, mais le législateur a pris soin de fixer le minimum de l'alimentation à leur fournir. Le décret du 23 mars 1852 (art. 76) décide, en effet, que les armateurs ou capitaines doivent fournir aux matelots qu'ils emploient la ration accordée aux marins des équipages de la flotte, sinon le marin reçoit une indemnité de 0 fr. 50 par jour et l'armateur est passible d'une amende.

2 *Le matelot tombé malade ou blessé au service du navire est soigné, traité et pansé aux frais du navire et ses loyers continuent à courir* (1).

Il faut que la maladie ait été contractée au service du navire. Le matelot est soigné aux frais de

(1) Art. 262, 263, C. c.

l'armement lorsqu'il a été blessé au service du navire, même quand la blessure est survenue avant le départ. Quant à la maladie, elle peut survenir au cours du voyage ou même après l'arrivée du navire au port de désarmement, mais il faut que le matelot l'ait contractée en servant le navire et qu'elle ne soit pas le résultat de son inconduite ou de son intempérance.

3° *Le matelot fait prisonnier ou esclave doit être racheté aux frais du navire* (1).

La disposition du Code de commerce est empruntée à l'Ordonnance de 1681. Aujourd'hui, la piraterie ayant disparu presque partout, la rareté des cas rend presque inutiles les dispositions de la loi qui distingue suivant que le matelot a été pris dans le navire ou hors du navire.

4° *Le matelot délaissé en pays étranger doit être rapatrié.*

L'armateur, en engageant les matelots, contracte envers eux l'obligation de les ramener au port qu'ils ont quitté. Il est évident qu'avec leurs salaires peu élevés, les marins ne peuvent pas être ramenés en France à leurs frais. L'Etat lui-même, qui use de la marine marchande comme d'une réserve pour sa marine de guerre, a tout intérêt à favoriser le retour d'hommes dont le concours

(1) Art. 286, 267, 268 et 269.

peut lui être utile ; aussi, le législateur a-t-il fait du rapatriement une obligation d'ordre public (décret-loi du 4 mars 1852) à laquelle il ne peut être dérogé par des conventions particulières. Le montant des frais de rapatriement sont dus par l'armateur, aussi bien lorsque le débarquement provient de son fait, par exemple, au cas de rupture du voyage (252, C. com.) et de congédiement (270, C. com.), que lorsqu'il est causé par un cas fortuit (258, C. com.).

Dès le Moyen Age (Consulat de la Mer), l'obligation du rapatriement avait été mise à la charge des armateurs. L'Ordonnance de 1681 reproduisit cette règle qui a été maintenue dans nos lois.

La matière du rapatriement est actuellement régie par le décret du 22 septembre 1891 (1) qui a remplacé un arrêté du 6 prairial an XII et un décret du 7 avril 1860.

L'article 1er du décret du 22 septembre 1891 décide que « tout inscrit maritime et tout français provenant de l'équipage d'un navire français qui se trouve délaissé, par suite de quelque circonstance, en pays étranger ou dans une possession française d'outre-mer, doit être rapatrié dans le plus bref délai possible ». Peu importe le mode d'engagement : la loi considère, en effet, comme

---

(1) Modifié par le décret du 24 décembre 1896 (Règlement d'administration publique, en exécution des articles 262 et 263 du Code de commerce, sur le tarif des frais de traitement et de rapatriement des marins de commerce délaissés hors de France pour cause de maladie ou de blessures).

indemnes des frais de rapatriement tous les salaires des marins. Ces frais sont donc à la charge des armateurs.

Telle est la règle générale ; cependant, il y a lieu de distinguer suivant que le délaissement provient ou non de l'indiscipline ou de la faute du matelot, car, suivant le cas, les frais sont supportés, soit par l'armement, soit par l'Etat, soit par le marin lui-même.

En principe, l'armement doit supporter tous les frais nécessités par le rapatriement du marin dans son quartier d'inscription.

Au cas de prise, de naufrage ou d'innavigabilité du navire, les frais sont dus par l'armement jusqu'à concurrence de la valeur de navire ou de ses débris et du montant du frêt des marchandises sauvées du naufrage, les loyers de l'équipage ayant été prélevés tout d'abord.

La partie des frais non couverte est à la charge de l'Etat. Si le matelot est débarqué sur sa demande, les frais sont supportés par la partie désignée par la convention amiable.

Si le débarquement est provoqué par mesure disciplinaire ou d'ordre public, les autorités compétentes décident qui doit supporter les frais. Dans le cas contraire, et si le capitaine du navire débarqué refuse de faire l'avance de ces frais, c'est le Trésor qui les paie, sauf recours ultérieur contre le propriétaire du navire.

Les mêmes frais sont à la charge de l'Etat, quand ils sont occasionnés par des individus provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat, par les dé-

serteurs des navires de commerce ou par les hommes débarqués en cours de voyage par mesure disciplinaire.

La dette résultant de l'obligation de rapatrier les matelots employés par eux est personnelle aux armateurs : ils en sont tenus sur tous leurs biens, et hors le cas de perte totale du navire, ils ne peuvent se libérer que par l'abandon du navire et du frêt.

Si le navire est assuré, l'indemnité d'assurance est subrogée au navire pour le paiement des frais de rapatriement. De même, en cas d'abordage, pour l'indemnité payée par le navire abordeur.

Les frais de rapatriement comprennent, non seulement les frais de passage, mais aussi les frais de subsistance et d'entretien, tels que nourriture, vêtements dont les marins peuvent avoir besoin.

Quand le capitaine, délaissant un matelot, n'a pas voulu se libérer en payant une somme fixe (art. 262, C. com.), l'autorité maritime ou consulaire paie les frais, mais elle peut ensuite se retourner contre l'armateur pour se faire rembourser. L'armateur ne peut pas, dans ce cas, opposer à l'Administration de la Marine les exceptions qu'ils auraient pu opposer aux matelots eux mêmes (compensation, renonciation aux frais de conduite dans le contrat, etc.).

Le rapatriement doit être opéré dans le plus bref délai possible; de préférence par mer et par navire français.

Les rapatriés sont embarqués à titre de remplaçants des passagers gagnant leur passage ou de passagers.

Sur les navires français, la proportion des marins rapatriés est de un homme par cinquante tonneaux de jauge : les capitaines ne peuvent prendre de remplaçants que si l'équipage n'est pas au complet (1).

Le passage est gratuit sur les navires de guerre. A bord des navires de commerce, le prix est tarifé par le décret du 24 décembre 1896 (2).

Conduite de retour. — Non seulement l'inscrit délaissé doit être ramené dans un port français, mais aussi à son quartier d'inscription et l'armateur est tenu des frais nécessités par ce complément de voyage, c'est-à-dire de la conduite du retour. Cette conduite n'est due que si l'inscrit rentre effectivement à son quartier et s'il ne reprend pas de service à bord d'un navire de commerce (3). Néanmoins, elle ne constitue pas une disposition d'ordre public et les armateurs peuvent être libérés par une clause du contrat d'engagement.

Cette obligation du rapatriement a été attaquée par les armateurs qui y voient une des causes de

---

(1) La France a signé avec des puissances maritimes des conventions aux termes desquelles les contractants s'engagent à rapatrier les marins appartenant à un autre pays et qui, ayant servi dans leur marine marchande, auraient été délaissés en pays étrangers.

Arrangement franco-anglais du 5 novembre 1879.

(2) *Journal Officiel*, 7 janvier 1897.

(3) Décret du 14 septembre 1864.

la décadence de notre marine marchande en même temps qu'une charge très lourde pour eux. Elle est sans doute une charge pour l'armement, mais elle a été dictée par un motif d'humanité qui la justifie. Elle n'est pas, non plus, une des causes d'infériorité de notre marine marchande, car il faudrait alors que cette charge fut plus lourde chez nous que dans les pays où la marine est plus prospère. Or, lors de la discussion de la loi du 29 janvier 1881, les charges établies par les diverses règlementations étaient évaluées à 0 fr. 35 par tonneau de jauge; ce n'est pas là un impôt très lourd, et, d'ailleurs, le montant des charges résultant du rapatriement n'y figure que pour partie; à côté, se placent les droits de visite, de pilotage, etc.

En Angleterre, le rapatriement est à la charge de l'armement, en principe ; les matelots délaissés doivent être pris comme remplaçants sur les navires de commerce anglais, et, s'il n'y a pas de place vacante, les matelots sont rapatriés aux frais de l'Etat (1).

Lorsqu'un matelot des Etats-Unis est délaissé en pays étranger, son capitaine doit verser, entre les mains du consul, une somme équivalente à trois mois de salaire du marin.

Les frais de rapatriement sont aussi à la charge de l'armement en Allemagne (2) et en Norwège

---

(1) Merchant Shipping, act. de 1854.

(2) Loi du 27 décembre 1872 (*Ann. de Légis. étrang.*, 1873, pp. 195-198).

En un mot, la matière du rapatriement est réglée de la même manière dans les nations maritimes ; ce n'est donc pas là une cause d'infériorité de notre marine marchande.

Nous venons de passer en revue les avantages accordés aux marins français inscrits maritimes. Ces avantages venant s'ajouter aux dispositions bienveillantes édictées par le Code de Commerce en faveur des gens des équipages, donnent à la population maritime une situation privilégiée. L'institution des Invalides de la Marine réalise, à leur profit, depuis plus de deux siècles, la réforme des pensions ouvrières, réclamée avec tant d'insistance, surtout dans ces dernières années, pour les travailleurs des diverses industries terrestres. Le taux de la demi-solde n'est pas sans doute très élevé, mais, ajouté aux bénéfices que les inscrits et leurs familles retirent de la pêche, les ressources dont ils disposent leur assurent néanmoins le nécessaire quand leur âge ou leurs infirmités ne leur permettent plus d'exercer leur métier.

Reste à savoir si ces avantages sont une juste compensation des devoirs imposés aux inscrits et s'ils remplissent le but souhaité par les diverses lois qui les ont institués.

La réponse est difficile, car, à ce point de vue, les éléments de comparaison font défaut et l'on ne peut envisager la situation des inscrits d'une manière abstraite, sans tenir compte de leur situation et de leurs besoins personnels qui varient d'un individu à un autre.

Mais il faut reconnaître que le législateur tend de jour en jour à améliorer la situation de la population maritime et à assimiler les inscrits maritimes aux ouvriers des industries terrestres.

La tendance vers cette assimilation se manifeste aussi du côté des inscrits ; ils se sont réunis en syndicats, associations, etc., dans le but de sauvegarder et de défendre leurs droits ; chaque année, ces divers groupes se réunissent en un congrès qui émet des vœux et forment les réclamations à adresser aux pouvoirs publics(1).

Ainsi, dans le dernier Congrès national des marins, tenu à Douarnenez au début du mois d'août 1903, on a voté la constitution d'une Fédération générale de tous les inscrits maritimes devant comprendre également les syndicats déjà existants des capitaines au long cours, des mécaniciens, des chauffeurs de navire, etc.; la création d'une Fédération bretonne de pêcheurs sardiniers pour l'achat en commun de la rogue directement aux pêcheurs de Terre-Neuve, afin de contrebalancer le monopole des pêcheurs Norwégiens qui la fournissent à des prix trop élevés; la création sur tout le littoral de l'Océan de prud'hommies semblables à celles de la Méditerranée, dans lesquelles une place serait faite à l'élément ouvrier à côté de l'élément patronal, véritables chambres de pêche où seraient discutés tous les intérêts du métier et qui seraient

---

(1) Congrès de Martignes en août 1902. — Congrès de Douarnenez en 1903. *Le Musée social*, septembre 1903.

munis de pouvoirs leur permettant de réglementer la pêche de la façon la plus profitable pour les pêcheurs.

Le Congrès a aussi émis un vote réclamant l'augmentation des pensions payées par la Caisse de Prévoyance et menaçant de la grève générale de la corporation si un projet en ce sens n'était pas déposé au Parlement(1).

Nous devons néanmoins constater que, malgré les avantages qui leur sont accordés, le nombre des inscrits tend à diminuer : de 235.000 en 1896, il est descendu à 218.000 en 1904. Les causes de cette diminution ne doivent pas être cherchées dans l'application de l'Inscription Maritime, mais dans les causes générales qui ont amené la diminution de la population rurale en France ; de plus elles sont le résultat de l'affaiblissement de notre marine marchande qui ne peut pas utiliser tous les inscrits qui ne sont pas sous les drapeaux et qui sont rémunérés en général moins bien que les ouvriers des autres industries.

---

(1) Voici les considérants de ce vote :

« Considérant que le Gouvernement de la République prétend ne pouvoir augmenter les pensions d'invalidité des marins alors qu'il vote tous les ans des millions de francs en faveur de ceux qui exploitent les inscrits maritimes et que son premier devoir est d'assurer les vieux jours des travailleurs, surtout quand ceux-ci sont astreints à une retenue sur leurs salaires et ont droit à une retraite ; considérant que le Gouvernement n'a pas le droit de garder la somme de 34.250.000 francs que les Gouvernements antérieurs à lui et dont il est solidaire ont empruntée (pour ne pas dire volée) à la Caisse des Invalides qui est la propriété exclusive des marins. »

CHAPITRE V

Critiques dirigées contre l'Inscription Maritime.

Le régime spécial que nous venons d'étudier a été l'objet, surtout depuis quelques années, de nombreuses critiques dont nous allons nous occuper.

Ceux qui réclament la suppression de l'Inscription Maritime sont en général ceux qui en supportent une partie des charges pécuniaires, les armateurs.

Du côté des véritables intéressés, les inscrits, le maintien de cette institution est demandé, sauf sur quelques points de détail, une réglementation dont les enquêtes prescrites par les pouvoirs publics ont pu ou pourront faire connaître l'opportunité.

Un autre point de vue auquel on peut se placer, est de savoir quelle influence exerce l'Inscription Maritime sur le développement du commerce maritime de la France. Sans doute, ce mode de recrutement prive notre flotte commerciale du concours précieux qu'un grand nombre d'hommes valides et jeunes aurait pu lui apporter, mais ici, l'on peut faire la même réponse que pour le recrutement de l'armée de terre qui lui aussi en-

lève, chaque année, à toutes les branches de l'industrie, un nombre d'hommes bien plus considérable encore, dont la présence sous les drapeaux est rendue nécessaire dans l'intérêt de la défense du pays.

Si le commerce extérieur de la France semble baisser depuis quelques années, si sa marine marchande n'a pas atteint, malgré les efforts tentés jusqu'à ce jour, le développement qu'on serait en droit de désirer, la faute n'en est pas tant à l'Inscription Maritime elle-même qu'à notre système économique en général et à des causes indépendantes des obligations et du régime imposés à la population maritime.

Une constatation qui ne doit pas, non plus, être sans valeur en regard des vœux formulés contre le maintien de l'Inscription Maritime, c'est que le fond même de ce régime est demeuré à peu près intact depuis le jour où il a été appliqué pour la première fois. Les formalités ont pu varier, mais sous tous les gouvernements qui se sont succédés en France, c'est grâce à l'Inscription que la marine de guerre a composé ses équipages d'hommes pris parmi la population maritime et prélevés sur le personnel de la marine de commerce.

Cette application pendant deux siècles et demi du système créé par Colbert, prouve bien que jusqu'ici nos législateurs, auxquels les questions intéressant notre marine sont loin d'être indifférentes, n'ont encore rien trouvé qui put lui être avantageusement substitué. Les modifications apportées aux lois antérieures ont pour but d'améliorer l'Ins-

cription Maritime, d'atténuer les rigueurs de son application, mais non d'en supprimer le principe et d'établir une égalité absolue entre les gens de mer et les citoyens de l'intérieur.

Les diverses commissions qui ont été nommées dans le but d'étudier l'état de la marine marchande et de rechercher les moyens les plus propres à en favoriser le développement, ont toutes constaté la nécessité du maintien de l'Inscription Maritime.

En 1849, la Commission chargée par l'Assemblée Nationale de lui rendre compte de la situation de notre marine, n'hésita pas à déclarer que le recrutement de la flotte par la voie de l'Inscription Maritime devait être conservé, de même que devaient être maintenus les avantages et les privilèges attachés à la profession de marin.

L'enquête de 1863 révèle le même état d'esprit. L'avis unanime est qu'on ne doit pas toucher au principe de l'Inscription, mais les Chambres de commerce et les armateurs consultés demandent qu'on allège les charges qui en découlent. Ils réclament la diminution de la durée de service exigé des inscrits et une latitude plus grande pour les armateurs pour la composition de leurs équipages.

Les conclusions de la Commission d'enquête de 1890 ont abouti au vote de la loi du 24 décembre 1896, qui a affirmé le maintien des dispositions antérieures (1).

---

(1) Une nouvelle Commission extra-parlementaire a été nommée dans le mois de décembre 1903; elle doit étendre

Passons en revue les diverses critiques dirigées contre l'Inscription Maritime.

I. L'inscription Maritime n'est plus, dit-on, en harmonie avec les besoins de la flotte.

Depuis l'application de la vapeur aux bâtiments de notre flotte de guerre, des perfectionnements incessants et très importants ont été apportés à notre matériel naval. Les hommes du recrutement, en général plus instruits que ceux de l'Inscription, sont, disent les adversaires, bien plus aptes que ces derniers à remplir les divers services à bord des vaisseaux. La preuve en serait que l'Inscription n'est pas la seule source à laquelle la marine va puiser ses équipages, puisqu'elle a encore recours aux engagements volontaires et même au recrutement ordinaire, le nombre des gens de mer étant cependant supérieur aux besoins de la flotte. Pourquoi dès lors ne pas faire application aux inscrits de la loi commune.

Des modifications très importantes ont, sans nul doute, été apportées à tout notre matériel naval, mais tous ces changements n'ont pas eu pour résultat de modifier les qualités maîtresses qu'on est en droit de demander aux hommes d'équipage.

Nos cuirassés actuels sont sans doute de véri-

---

ses investigations à tous les points qui intéressent le développement et la prospérité du commerce maritime ; une de ses sections doit s'occuper des modifications que l'on peut apporter à la législation maritime en général.

tables forteresses dans lesquelles l'ingénieur, l'électricien, le mécanicien jouent un rôle très important ; mais il faut remarquer que cette forteresse est sur la mer, aux caprices de laquelle elle demeure soumise : « Le pied marin, dit M. Taulier, est aussi indispensable aujourd'hui qu'au temps de la marine à voiles ; il est aussi nécessaire au chauffeur qu'à l'homme du pont, plus utile au torpilleur peut-être qu'au marin d'un cuirassé (1) ».

Les inscrits, vivant de la mer depuis leur enfance, sont bien plus endurcis au métier de marin que les hommes de l'intérieur. Ils arrivent au service avec des aptitudes naturelles jointes à certaines connaissances professionnelles. A ce point de vue, leur passage dans la flotte complète et perfectionne leur éducation maritime tout en les rendant aptes à la profession militaire.

Les hommes de l'intérieur sont bien plus lents que les inscrits à pouvoir mettre à profit les connaissances qui leur sont inculquées durant leur passage dans la flotte. Si on fondait ensemble le recrutement des armées de terre et de mer, c'est-à-dire, si tous les citoyens français n'étaient as-

---

(1) La différence entre le mécanicien d'un navire et le mécanicien d'une locomotive n'est pas bien grande au point de vue du travail qu'ils exécutent, mais l'un et l'autre exercent leur profession dans un milieu spécial auquel ils ne sont habitués qu'au bout d'un certain temps, et l'inscrit qui a l'habitude de la mer sera plus vite utilisable qu'un homme venant de l'intérieur et n'ayant jamais navigué.

treints qu'à trois années de service (1), c'est à peine si l'on pourrait recueillir utilement le bénéfice de l'instruction donnée aux marins des diverses spécialités, et ce résultat serait rendu encore pire par l'application à la marine de la loi de deux ans.

La suppression de la demi-solde, qui serait la conséquence forcée de cette assimilation, aurait pour contre coup de faire abandonner le métier de marin par un grand nombre d'habitants du littoral qui considèrent cette pension comme le plus sérieux des avantages qui leur sont accordés par la loi.

On pourrait, semble-t-il, au moyen de primes ou d'autres avantages pécuniaires, favoriser les engagements et les rengagements qui fourniraient à la marine de guerre des cadres subalternes et un certain nombre de marins de carrière ; mais il est bon de constater les difficultés qu'éprouvent, pour composer leurs équipages, les marines étrangères dont le personnel se recrute uniquement au moyen de l'engagement volontaire (Angleterre et Etats-Unis).

En France, où le système de l'engagement est employé concurremment avec l'inscription maritime et fournit environ 2/3 du contingent total de la flotte, les engagés volontaires provenant des départements de l'intérieur ne forment que les 21 % de l'autre tiers (2). Les départements du littoral, c'est-à-dire, le territoire sur lequel s'applique l'Inscription, en fournissent 79 %.

---

(1) Rapport de Kerjégu, 1896.
(2) Rapport de Kerjégu, 1896.

Les hommes non inscrits sont perdus pour la marine quelques années après leur incorporation, tandis que les gens de mer, restant à la disposition du ministre jusqu'à l'âge de cinquante ans, constituent une réserve puissante qui permet de parer à toutes les éventualités.

L'engagement volontaire, le recrutement, peuvent apporter un précieux appoint au personnel de certaines spécialités et notamment à celui des machines ; mais l'Inscription n'en demeure pas moins la source la plus importante pour les armements de paix ou de guerre.

Une mobilisation totale ou partielle est-elle ordonnée, les inscrits qui se trouvent à terre, à la disposition du Ministre, peuvent rallier rapidement les ports auxquels ils sont affectés. Ils peuvent être utilisés immédiatement à bord des vaisseaux, car, dans l'intervalle de leur congédiement et de leur rappel, ils n'ont pas perdu l'habitude de la mer en continuant l'exercice d'une profession qui leur a permis de conserver intactes les qualités qui sont nécessaires à bord des navires de combat.

Toutes ces raisons permettent donc d'affirmer que l'Inscription Maritime est bien plus en harmonie avec les besoins actuels de la flotte qu'un recrutement identique à celui de l'armée de terre ou basé sur des engagements volontaires, elle seule se prêtant, grâce à son élasticité, à toutes les circonstances qui peuvent se produire. « Le merveilleux de cette institution, dit M. Taulier, c'est qu'elle permet de proportionner les demandes aux

besoins. Les besoins sont très variables. Un nuage paraît-il à l'horizon politique, la Marine peut sans bruit ramener dans ses divisions une première levée et la renvoyer sans plus d'éclat. Une expédition est-elle nécessaire, elle a sous la main les matelots qui lui sont utiles. »

II. — L'ignorance des Inscrits les rend, dit-on, impropres aux diverses spécialités nécessitées par nos vaisseaux de guerre actuels.

Les adversaires de l'Inscription Maritime voient, dans l'infériorité de l'instruction des inscrits, une cause qui devrait amener la suppression de cette institution ; ils tirent argument de l'avantage que procurerait la substitution des hommes de l'intérieur à ceux du littoral.

Nous nous sommes déjà occupés de la question en traitant des formalités et conditions à remplir par les gens de mer pour obtenir leur inscription. Il est possible qu'autrefois le niveau intellectuel des inscrits fut moins élevé que celui des hommes du recrutement et que le nombre des illettrés fut plus considérable dans la marine que dans l'armée de terre. Mais depuis que la loi du 28 mars 1882 a établi l'instruction obligatoire, la différence qui existait entre eux est devenue bien moins sensible.

Les enfants des inscrits, dès que leur âge leur permet de rendre quelques services à leurs parents, suivent ces derniers en mer : ils restent, pendant ce temps, quelquefois assez longtemps

éloignés de leur domicile et ne fréquentent pas régulièrement l'école : des cours organisés en dehors des périodes de pêche leur permettent d'apprendre à lire et à écrire et de remplir les conditions exigées pour l'inscription provisoire.

En plus de cela, l'Ecole des mousses de Brest est ouverte aux fils des inscrits comme aux fils des marins de l'Etat; ils y reçoivent, en même temps que l'instruction proprement dite, les premiers éléments de la profession de marin et leur engagement dans les équipages de la flotte procure à l'armée de mer des hommes instruits et déjà habitués à la vie de bord.

Le décret du 29 janvier 1901 a posé le principe des écoles professionnelles maritimes où l'on doit former dès l'enfance des sujets pour les spécialités supérieures de la marine (mécanicien, électricien, torpilleur).

Toutes ces dispositions ont eu et auront pour résultat de relever le niveau des connaissances intellectuelles et professionnelles des inscrits, mais, de plus, les faits prouvent eux-mêmes que les inscrits sont aussi aptes que les hommes de l'intérieur à servir dans les diverses spécialités de l'armée de mer, quoiqu'on ait prétendu qu'ils ne pouvaient guère être utilisés que comme matelots de pont, c'est-à-dire, qu'ils ne pouvaient être affectés qu'à des besognes indispensables, sans doute, mais secondaires.

M. de Kerjégu, démontre dans son rapport que, bien que le nombre des mécaniciens-torpilleurs engagés volontaires soit bien supérieur à celui

des inscrits de ces deux spécialités, la proportion de ces derniers pour les autres spécialités est cependant de 73 p. 100, et il ajoute : « Les rapports des commandants des écoles de spécialités pour les torpilles, la mousqueterie, le canonnage, la timonerie, rapports allant de 1886 à 1890, établissent que les inscrits sont préférés aux hommes du recrutement, bien que ceux-ci soient plus lettrés. »

Ainsi, les inscrits préférés aux engagés volontaires, au point de vue de la discipline et de l'endurance, sont aussi aptes qu'eux aux services spéciaux.

III. — Le nombre des inscrits étant supérieur aux besoins de la flotte, beaucoup d'entre eux sont inutilisés.

Il semblerait résulter de cet état de choses que l'égalité de la dette militaire des citoyens français n'est pas maintenue, puisque certains inscrits bénéficieraient des faveurs de la loi sans en supporter les charges ; d'où pertes d'hommes pour la défense nationale et défenses injustifiées pour le Trésor. Il faudrait, dit-on, rendre à l'armée de terre tous les inscrits qui ne sont pas employés par la marine.

M. Lockroy disait, dans le rapport précédent sa proposition de loi du 18 juillet 1891, que la marine qui ne peut employer que 50.000 inscrits, enlève environ 75.000 hommes à l'armée de terre.

« Les chiffres sont à modifier, dit M. de Kerjegu ; en réalité, il ne reste que 52.220 hommes inutilisés en temps de paix ; sur ce nombre, il faut prélever

le personnel destiné à compléter nos unités de combat en temps de guerre, les malades, les absents, etc. »

La réforme proposée par M. de Lanessan, en 1901, et qui consisterait à ne plus compter dans la mobilisation de la flotte les inscrits de 18 à 20 ans et ceux de 45 à 50 ans, aura pour résultat, si elle est adoptée définitivement par le Parlement, de réduire le nombre des inscrits inutilisés.

Voici, d'après ce rapport, quel serait l'effectif total de la flotte, déduction faite des inscrits de la première et de la dernière catégorie :

1° Inscrits mobilisables des catégories A à G.....	71.200 hommes
c'est-à-dire de 20 à 45 ans, dont il y a lieu de retrancher 30 p. 100 pour absences et déchet.....	21.360 hommes
soit à lever.....	49.840 hommes
2° Réservistes non inscrits (minimum actuel).....	6.000 hommes
3° Marins présents sous les drapeaux..	50.000 hommes
Total.....	105.840 hommes
Il faut en déduire les mobilisables à affecter aux batteries de côte, comme auxiliaires et signaleurs d'artillerie, soit.....	7.000 hommes
Reste.....	98.840 hommes

pour les services de la flotte et les service maritimes à terre.

L'effectif nécessaire pour la flotte, en 1907, étant de 80.000 hommes, il resterait un excédent de 18.840 hommes.

Le nombre des inscrits inutilisés est, on le voit,

sérieusement réduit. En réalité, devant rester à la disposition de la marine, ils permettront de donner à la mobilisation l'élasticité que comporte la répartition dans les vingt spécialités de la flotte : ils formeront une réserve dans laquelle on pourra puiser suivant les besoins. Ils pourront ainsi être utilisés pour la défense des côtes (1).

Les inscrits n'étant pas enlevés à la navigation commerciale, pourront encore, en temps de guerre, rendre des services au pays. En effet, dans le cas d'une guerre continentale, les moyens de communication de l'intérieur utilisés presque entièrement pour le transport des troupes et du matériel rendront les transactions très difficiles. La mer restant libre, les vaisseaux marchands n'étant pas tous désarmés, permettront de suppléer en partie à cet inconvénient en assurant les moyens d'aller s'approvisionner au dehors.

IV. — **Le nombre des inscrits étant trop grand, beaucoup d'entre eux bénéficient de la demi-solde, malgré des états de service peu importants.**

Ce reproche n'était pas sans fondement sous l'empire du décret-loi du 19 mars 1852, qui exigeait

(1) Les conseils supérieurs de la Guerre et de la Marine ont pris la décision suivante : « A l'avenir, la Marine sera chargée de l'artillerie des batteries des côtes et ouvrages de front de mer. La Marine tiendra son autorité en la matière d'une délégation permanente du Ministre de la Guerre. Les vice-amiraux, préfets maritimes, qui sont gouverneurs de la place militaire, siège de leur commandement, recevront par suite une extension de leurs attributions en ce qui concerne la défense du littoral et des officiers de marine de réserve seront affectés aux batteries des côtes. » *La Ligue maritime*, mars 1903.

qu'un rôle d'équipage fut délivré à toute embarcation, sans rechercher le genre de navigation à laquelle elle se livrait. Beaucoup de gens, par le seul fait qu'ils étaient inscrits pendant un certain temps sur ce rôle d'équipage, arrivaient à obtenir le bénéfice de la demi-solde au même titre que les marins et pêcheurs de profession. Mais la loi du 24 décembre 1896, complétée par la loi du 20 juillet 1897, a rendu à la demi-solde son caractère de pension spéciale aux véritables gens de mer, et l'obtention en est devenue impossible pour tous ceux qui ne participent pas aux charges de l'Inscription.

La suppression de l'Inscription Maritime, que l'on réclamait afin de réagir contre ces abus, était une réforme en disproportion absolue avec le mal à prévenir. Il a suffi d'établir la distinction entre les navigations professionnelles et celles exercées accidentellement ou ayant pour objet l'exploitation des pêcheries et des propriétés privées, et d'imposer aux hommes qui se font inscrire tardivement l'obligation de compléter, avant l'âge de 30 ans, le temps de service exigé des autres inscrits.

Ceux qui bénéficient désormais des avantages que procure l'Inscription, auront donc participé, d'une façon égale; dans les limites des besoins du moment où ils accomplissent leur service actif, aux charges qu'elle impose. Tous pourront aussi être atteints dans le cas d'une mobilisation totale, et, si elle n'est que partielle, ils subiront le sort de la catégorie dans laquelle il sont classés.

V. — Les avantages accordés aux inscrits sont trop considérables et constituent une lourde charge pour le Trésor.

Nous avons dit que ces avantages étaient la compensation des charges qui pèsent sur les inscrits. En effet, la première période obligatoire est pour eux de cinq ans, et si, par suite des circonstances, ils n'accomplissent pas en entier ce temps normal, ils restent toujours plus de trois ans sous les drapeaux.

La durée totale de l'assujettissement est également plus longue pour l'inscrit que pour l'homme du recrutement ; tandis que ce dernier ne peut être mobilisé que de 20 à 45 ans, l'inscrit se trouve sous le coup d'un appel de 18 à 50 ans.

Rentré dans la vie civile, le marin subit sur tous ses salaires une retenue en faveur de la Caisse des Invalides de la Marine et doit verser à la Caisse de Prévoyance. Il est soumis à des juridictions spéciales ; il ne peut s'engager librement sur les navires étrangers ; il lui est interdit de quitter, même temporairement, son quartier, sans aviser de son absence l'Administration de la Marine au contrôle de laquelle sont soumis tous les actes de sa vie maritime.

Il faut ajouter que, bien que la plupart des inscrits naviguent dès l'enfance et soient accoutumés au métier de marin, le service dans l'armée de mer est beaucoup plus pénible et dangereux que dans l'armée de terre.

La profession de marin est, en elle-même, pleine

de dangers. On enregistre chaque année de nombreuses disparitions de bâtiments et des sinistres maritimes de toutes sortes qui causent bien des deuils dans la population du littoral (1).

Les marins n'abandonnent pas, malgré cela, l'exercice de leur profession : ils savent que la demi-solde leur permettra de vivre quand ils seront devenus vieux et que l'État s'intéressera au sort de leurs veuves et de leurs orphelins.

Sans doute, les charges du Trésor sont augmentées par la subvention versée chaque année à la Caisse des Invalides ; mais cette subvention vient accroître les ressources fournies par la retenue sur les salaires des marins, qui supportent eux aussi, dans la limite de leurs moyens, une partie des dépenses occasionnées par le paiement des demi-soldes.

---

(1) Nombre de navires français naufragés depuis 1898 et nombre de victimes :

ANNÉES	NAVIRES SINISTRÉS	PERTES D'HOMMES
1898	379	1.043
1899	478	434
1900	359	599
1901	290	441
1902	672 (*a*)	400

a) Compris 386 bâtiments et embarcations détruits à Saint-Pierre l'éruption volcanique. Voir le *Journal Officiel* du 18 décembre 1903, p. 7557 et suiv.

VI. — Les avantages accordés aux inscrits ne sont pas assez nombreux.

Cette critique est formulée par les inscrits eux-mêmes qui désireraient voir apporter à leur profession le plus d'améliorations possibles.

Les réformes qu'ils désirent sont en voie de réalisation, comme le prouvent tous les projets qui tendent à l'amélioration des lois existantes.

Actuellement encore, un projet de loi, présenté par le Ministre de la Marine et ayant pour but la réglementation du travail et des effectifs à bord des navires de commerce, est à l'étude au Parlement (1).

Ce projet de loi donne en partie satisfaction aux réclamations qui ont été faites par les grévistes de Marseille en 1902. Il a pour but d'assurer la sécurité des passagers et des équipages.

Il existe déjà une réglementation du travail dans l'industrie terrestre (2), mais cette législation ne peut pas être étendue à la navigation, car, en mer, on ne peut pas fixer d'avance les heures de travail. Mais, d'autre part, il ne faut pas demander aux marins un travail trop pénible en dehors des cas de force majeure qui peuvent

---

(1) Projet de loi du 3 juillet 1903. Doc. Parl. Ch. des Dép,, 1903. Annexe, nº 1165, p. 2049.

(2) D. du 9 août 1848 limitant la journée de travail à 12 heures. — D. du 17 mai 1851 et du 31 janvier 1866.

se présenter ; car, en plus de leur santé, qu'il ne faut pas affaiblir par un trop grand surmenage, il faut sauvegarder la vie des personnes transportées sur les navires de commerce : si l'équipage y est trop peu nombreux, la sécurité de tous ceux qui sont embarqués se trouve compromise.

Pour arriver à ce résultat, le Ministre de la Marine propose de faire examiner la question, pour chaque navire, par une commission formée dans chaque sous-arrondissement ; cette commission serait composée de façon à représenter tous les intérêts en jeu et aurait pour mission d'examiner chaque navire au point de vue de la composition de l'effectif minimum. La décision serait portée devant le ministre qui se prononcerait, après avoir pris l'avis d'une commission supérieure, dont les membres représenteraient les divers intérêts engagés.

Enfin, dans chaque sous-arrondissement, fonctionnerait une commission de surveillance chargée de se rendre compte si les prescriptions de la loi ont été observées, soit au point de vue du nombre des marins d'équipage, soit au point de vue sanitaire des installations, soit encore au point de vue des précautions à prendre en cas de collision et de sauvetage (1).

Pour ce qui est de la règlementation du travail à bord, les inscrits reçoivent satisfaction dans la mesure du possible, car on ne peut pas la fixer

---

(1) L. 10 mars 1891 et D. du 26 juin 1903.

comme pour les autres ouvriers. Mais, on fixe un maximum au-delà duquel, en temps normal, le marin aura droit à un supplément.

Ainsi, à la mer, aucun homme ne peut refuser ses services quel que soit le nombre des heures de travail qu'on lui demande. Mais, hors le cas où le salut du navire ou de la cargaison serait en jeu, le travail commandé au-delà de 12 heures pour les hommes de pont, et de 8 heures pour le personnel des machines, doit donner lieu à une allocation égale au 1/8 de la solde journalière par heure supplémentaire de travail; cette allocation leur est également due s'ils sont employés en dehors de leur spécialité professionnelle.

Au mouillage, les matelots de pont ne doivent pas travailler plus de 9 heures, le personnel des machines plus de 8 heures, sauf le jour de l'arrivée ou du départ où l'on peut exiger d'eux 12 heures de travail, sans allocation supplémentaire

Cette réforme, s'ajoutant à celles qui sont déjà en voie de réalisation, procurera donc de nouvelles garanties aux inscrits et accentuera l'assimilation des inscrits aux autres ouvriers, suivant les tendances actuelles (1).

VII. – L'Inscription Maritime impose des charges à la marine marchande.

Les armateurs français se sont plaints, de tout temps, de la situation qui leur était faite par l'Ins-

---

(1) Voir : l'*Economiste Français* du 20 février 1904.

cription et lui ont reproché d'être cause, par ses règlements trop étroits, de l'affaiblissement de notre marine marchande.

Nous avons dit, dans le cours de nos explications, quel accueil il convenait de faire à ces reproches.

La règlementation est étroite, mais elle est rendue nécessaire par la situation de dépendance de la marine de commerce vis-à-vis de la marine de guerre; si certains de ces règlements sont modifiés, comme il faut le souhaiter, dans le sens d'une liberté plus grande accordée aux armateurs, on devra toujours rechercher si l'intérêt public autorise ces tempéraments qui favorisent des intérêts privés.

L'Inscription Maritime, ayant surtout pour but de fournir à la flotte de guerre le personnel dont elle a besoin, il importe qu'elle ait à sa disposition tous les moyens qui lui permettront d'atteindre les inscrits partout où ils pourront se trouver.

Les armateurs se plaignent que, pour la composition des équipages, les concurrents étant moins nombreux, le taux des salaires est plus élevé qu'il ne le serait si la profession de marin était libre comme toute autre. Les armateurs sont libres de prendre des marins étrangers dans la proportion du quart de leur équipage, s'ils y trouvent meilleur compte. Mais, en fait, les salaires exigés par les marins français ne sont pas supérieurs à ceux réclamés par les marins étrangers.

M. Siegfried, dans le rapport qu'il fit sur le projet de loi du 30 janvier 1893, déclarait que les ma-

rins français recevaient de 60 à 65 francs au plus par mois et que les armateurs trouvaient facilement, pour la grande pêche et le transport de la morue, des matelots au prix de 50 à 55 francs.

En Angleterre, le traitement mensuel des marins est de 100 francs en moyenne ; en 1895, il était de 60 francs en Allemagne ; pour les Etats-Unis, il s'élevait à environ 125 francs par mois.

En un mot, les marins anglais, allemands, américains, ne sont pas moins payés que les marins français : seuls, ceux des Etats du Nord naviguent à meilleur marché et se contentent de 40 à 45 fr. par mois.

L'Inscription Maritime impose donc aux armateurs français les mêmes charges qui pèsent sur ceux des pays étrangers. Mais il ne faut par perdre de vue que les primes que l'on a accordées à la marine marchande ont en particulier pour but de compenser les obligations que l'Inscription Maritime impose aux armateurs.

Ce n'est pas à l'Inscription Maritime qu'il faut attribuer l'affaiblissement actuel de la marine marchande, car, dans les pays maritimes où la navigation commerciale est florissante, des protections spéciales ont été accordées aux gens de mer et les mesures favorables aux marins retombent généralement à la charge des armateurs.

Les vraies causes de la décadence de notre marine sont des causes économiques et sociales (1)

---

(1) *L'Economiste français* du 17 décembre 1898 : « Les Moyens de relever la marine marchande. »

qui nous mettent dans un état d'infériorité vis-à-vis des autres nations.

Notre marine marchande manque de fret de sortie et quelquefois de fret de retour. De plus, les matières premières nécessaires à l'industrie maritime (fer, charbon, bois de construction), sont moins abondantes en France que dans les nations rivales; le prix en est plus élevé et la main-d'œuvre plus chère. La situation géographique de la France, placée sur la route naturelle des paquebots des autres nations, fait qu'elle se voit forcée de lutter avec la concurrence étrangère, qui la prive d'une partie des ressources dont elle devrait être seule à profiter.

La cause sociale est dans la nature même du peuple français, généralement casanier, dont l'esprit est peu porté vers les entreprises et la colonisation et qui préfère consacrer ses capitaux à des opérations de bourse plutôt que de les confier au commerce maritime.

CONCLUSION

En répondant aux critiques dirigées contre l'Inscription Maritime, nous avons démontré son utilité et la nécessité de son maintien. Ce régime est appliqué en Espagne et en Italie ; dans les autres pays maritimes, c'est dans la population maritime que l'on choisit de préférence les hommes destinés à former les équipages de la flotte de guerre et l'on accorde aux marins des avantages qui ont pour but d'encourager la profession (1).

L'Inscription Maritime doit, semble-t-il, être maintenue, car elle seule permet de donner satisfaction à tous les intérêts en jeu. Conservée pen-

---

(1) V. Angleterre. *Revue maritime*, juin 1896, p. 550.
Allemagne. *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 253.
Revue maritime, juin 1879, p. 461.
Annales des sciences politiques, novembre 1901.
Espagne. *Annuaire de législation étrangère*, 1877, p. 427.
Journal du commerce maritime, 19 mai 1878.
Etats-Unis. *Annuaire de législation étrangère*, 1889, p. 890

dant plus de deux siècles, du moins dans ses caractères essentiels, elle a rendu des services à l'Etat sans porter, aussi peu que possible, préjudice à la marine marchande tout en cherchant à améliorer le sort des populations maritimes. Elle a fourni à l'Etat des équipages nombreux et disciplinés, pouvant être rappelés et utilisés rapidement. La marine de guerre a, grâce à cette institution, une réserve considérable dans laquelle elle peut puiser selon les besoins. Ce prélèvement sur les équipages du commerce est rendu nécessaire par les services spéciaux que l'on demande aux marins et pour lesquels les hommes de l'intérieur n'ont pas les mêmes aptitudes naturelles que les inscrits. « Je cherche dans l'histoire, disait M. de Chasseloup-Laubat, et je ne trouve aucun peuple puissant par sa marine militaire qui ait trouvé, qui ait pris son personnel maritime ailleurs que dans les ressources de la marine marchande ».

C'est cette tradition qui a été conservée en France et qui a, jusqu'à ce jour, donné d'excellents résultats.

Sans doute, la marine marchande perd, pendant leur passage dans la flotte de guerre, des hommes qui pourraient lui rendre beaucoup de services, mais cette perte n'est que momentanée ; on tend, en effet, à diminuer de plus en plus le temps d'activité exigé des inscrits : leur séjour à bord des bâtiments de l'Etat, les perfectionne et complète leur éducation maritime.

Il ne faut donc pas considérer comme une charge

l'obligation imposée aux armateurs de composer leurs équipages au moyen de marins soumis au régime de l'Inscription. L'observation de la loi peut parfois être une gêne pour les propriétaires de navires et il est à souhaiter qu'une réglementation nouvelle vienne augmenter la liberté des armateurs pour les cas de force majeure où il leur est impossible de s'adresser utilement aux inscrits ; mais le privilège accordé à ces derniers doit s'excercer en temps normal avec toutes ses conséquences.

Les autres avantages accordés aux marins et pêcheurs, la sauvegarde de leurs droits et de leurs intérêts assurée par l'Etat, sont la récompense des services qu'ils rendent au pays et la compensation de la dette militaire plus lourde pour eux que pour les autres Français.

Leur situation sociale est en tous points digne d'intérêt ; et il est à désirer que de nouvelles mesures de faveur améliorent encore le sort des inscrits, en les encourageant à persévérer dans une profession pénible et peu rémunératrice.

Vu : *Le Président de la thèse*,
L. FRAISSAINGEA.

Vu : *Le Doyen de la Faculté de Droit*,
A. DELOUME.

Vu et permis d'imprimer :
Toulouse, le 20 avril 1904.
Le Recteur,
Président du Conseil de l'Université,
PERROUD.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 9

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Historique de l'Inscription Maritime 12
Section première. — Régime des classes 16
Section II. — Régime des rôles 24
Section III. — Régime de la levée permanente 27

CHAPITRE PREMIER

Divisions administratives et personnel chargé de l'administration de l'Inscription Maritime 34

Section première. — Divisions administratives du territoire soumis à l'Inscription Maritime 34
1° Arrondissements 36
2° Sous-arrondissements 37
3° Quartiers 37
4° Syndicats 37

Section II. — Personnel chargé de l'administration de l'Inscription Maritime 38
§ 1er. Organisation antérieure au décret du 7 octobre 1902 38

1° Attributions générales du corps des commissaires de marine. 38
a) Dans les arsenaux. 38
b) Dans les ports secondaires, en Corse, en Algérie et dans les quartiers de l'Inscription Maritime..... 39
c) A bord des bâtiments de la flotte 39
2° Attributions spéciales relatives au service de l'Inscription Maritime dans les diverses divisions administratives..... 40
a) Arrondissement et sous-arrondissement. 40
b) Quartiers..... 41
c) Syndicats..... 44
§ 2. Organisation postérieure au décret du 7 octobre 1902..... 49

CHAPITRE II

Personnes soumises au régime des l'Inscription Maritime et formalités de cette dernière..... 63

Section première. — Personnes soumises au régime de l'Inscription Maritime..... 63

Section II. — Formalités de l'Inscription Maritime. 68
§ 1er. Classement des inscrits..... 71
1° Inscrits provisoires..... 71
2° Inscrits définitifs..... 72
3° Inscrits hors de service..... 74
§ 2. Pièces établissant la position des inscrits... 75
1° Matricules..... 75
2° Fascicule de mobilisation..... 78
§ 3. Renonciation à la navigation..... 79
§ 4. Radiation d'office..... 81

CHAPITRE III

Obligations résultant de l'Inscription Maritime..... 84
I. Obligation de servir dans l'armée de mer..... 84
Section préliminaire..... 84
§ 1er. Exclusion absolue..... 86
§ 2. Exclusion partielle..... 87
§ 3. Envoi des inscrits condamnés dans des corps d'épreuve..... 88
Section première. — Service militaire des inscrits. 90
§ 1er. Appel au service..... 92
§ 2. Levée des inscrits..... 94
§ 3. Service actif des inscrits..... 97
§ 4. Réadmission des inscrits..... 101
§ 5. Convocation à des périodes d'exercices..... 102
Section II. — Exemption du service actif et réforme. 107
Section III. — Dispense du service actif..... 108
Section IV. — Rappel et mobilisation des inscrits.. 115
Appendice. — Inscription Maritime dans les colonies françaises..... 120
II. Obligations accessoires résultant de l'Inscription Maritime..... 123
§ 1er. Inscrits résidant en France et dans les colonies..... 124
§ 2. Inscrits à l'étranger..... 126
§ 3. Inscrits embarqués sur des navires du commerce français..... 129
1° Juridictions spéciales..... 131
2° Procédure..... 135
3° Pénalités..... 136

CHAPITRE IV

Avantages résultant de l'Inscription Maritime. 141

Section première. — Les inscrits maritimes ont le monopole de la navigation sur les navires de commerce français..... 144

Section II. — Les inscrits sont dispensés de tout service public autre que celui de la marine. 151

Section III. — Les inscrits ont le monopole de la pêche dans les limites de l'Inscription et sont exempts de patentes..... 152

Section IV. — Concessions temporaires des portions de plage aux inscrits et à leurs familles. . 155

Section V. — Les inscrits ont droit à une demi-solde payée par la Caisse des Invalides de la Marine..... 157

I. Caisse des Gens de Mer..... 160

II. Caisse de Prises..... 162

III. Caisse des Invalides..... 162

A) Ressources de la Caisse des Invalides..... 163

B) Dépenses de la Caisse des Invalides..... 166

1° Pensions demi-soldes et pensions dérivées.. 170

a) Conditions nécessaires pour l'obtention de la demi-solde..... 170

b) Formalités..... 170

c) Taux de la pension..... 172

d) Evaluation des services donnant droit à la demi-solde..... 173

2° Secours éventuels de la Caisse des Invalides. 182

IV. Caisse Nationale de Prévoyance entre les marins français contre les risques et les accidents de leur profession..... 184

A) Ressources de la Caisse de Prévoyance..... 187
B) Dépenses de la Caisse de Prévoyance..... 189
a) Indemnités temporaires..... 189
b) Demi-soldes d'invalidité..... 190
1° Formalités 190
2° Taux de la demi-solde d'infirmité..... 191
3° Conditions pour obtenir la demi-solde d'infirmité..... 192
4° Charges de l'assurance..... 193
Section iv. — Protection des intérêts pécuniaires des inscrits..... 204
§ 1er. Dispositions légales et règlementaires assurant aux gens de mer le recouvrement et la conservation de leurs salaires..... 204
1° Privilèges des gens de mer..... 205
A) Privilège sur le navire..... 205
B) Privilège sur le frêt..... 206
2° Insaisissabilité et incessibilité des salaires. 207
§ 2. Mesures de protection administratives. Intervention de l'autorité maritime..... 208
1° Intervention de l'autorité maritime au moment de la formation du contrat d'engagement des inscrits..... 200
2° Intervention de l'autorité maritime dans l'exécution du contrat..... 211
Appendice. — Autres mesures de protection établies en faveur des marins français..... 214

CHAPITRE V

Critiques dirigées contre l'Inscription Maritime..... 224

I. L'Inscription Maritime n'est plus, dit-on, en harmonie avec les besoins de la flotte..... 227

II. L'ignorance des inscrits les rend, dit-on, impro-

pres aux diverses spécialités nécessitées par nos vaisseaux de guerre actuels..... 231

III. Le nombre des inscrits étant supérieur aux besoins de la flotte, beaucoup sont inutilisés.... 233

IV. Le nombre des inscrits étant trop grand, beaucoup bénéficient de la demi-solde malgré des états de service peu importants..... 235

V. Les avantages accordés aux inscrits sont trop considérables et constituent une lourde charge pour le Trésor..... 237

VI. Les avantages concédés aux inscrits ne sont pas assez nombreux..... 239

VII. L'Inscription Maritime impose des charges à la marine marchande..... 241

Conclusion..... 245

Toulouse. — Imprimerie LAGARDE et SEBILLE, rue Romiguières, 2